

# RISIKO OG ANSVAR VED FORFALSKEDE KONNOSSEMENTER



Universitetet i Oslo  
Det juridiske fakultet



Kandidatnummer: 547  
Leveringsfrist: 25. november 2011

Til sammen 15 713 ord

25.11.2011

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING:</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b>1.1</b>	<b>PRESENTASJON AV PROBLEMSTILLINGEN:</b>	<b>1</b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>KONNOSSEMENT</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b>2.1</b>	<b>HVA ER ET KONNOSSEMENT</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>KONNOSSEMENTETS HISTORISKE UTVIKLING</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>SJØFRAKT BREV</b>	<b>8</b>
<b><u>3</u></b>	<b><u>LOVGIVNING</u></b>	<b><u>10</u></b>
<b>3.1</b>	<b>GJELDSBREVLOVEN</b>	<b>11</b>
3.1.1	LEGITIMASJONSREGLER	13
3.1.2	GODTROER VERV	14
<b>3.2</b>	<b>KJØPSLOVEN</b>	<b>18</b>
3.2.1	REMBURS	20
<b>3.3</b>	<b>ROTTERDAM-REGLENE</b>	<b>23</b>
<b><u>4</u></b>	<b><u>FORFALSKEDE KONNOSSEMENTER</u></b>	<b><u>25</u></b>
<b>4.1</b>	<b>HVA MENES MED FORFALSKNING?</b>	<b>25</b>
<b>4.2</b>	<b>DAMPSKIBSSELSKAPET AF 1912 A/S V MOTIS EXPORTS LTD COURT OF APPEAL 21 DECEMBER 1999</b>	<b>27</b>
<b>4.3</b>	<b>BETRAKTINGER</b>	<b>29</b>
<b>4.4</b>	<b>FORHOLDET TIL NORSK RETT</b>	<b>30</b>

<b>4.5</b>	<b>BØR TRANSPORTØREN PÅLEGGES Å UTSTEDE KONNOSSEMENTER SOM VANSKELIGGJØR FORFALSKNING?</b>	<b>37</b>
<b>4.6</b>	<b>FORFALSKNING VED SJØFRAKTBREV</b>	<b>39</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>PROTECTION AND INDEMNITY</u></b>	<b><u>42</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>HVA KAN GJØRES FOR Å UNNGÅ FORFALSKNING?</u></b>	<b><u>47</u></b>
<b>6.1</b>	<b>ELEKTRONISKE KONNOSSEMENTER</b>	<b>47</b>
<b>6.2</b>	<b>EDIFACT:</b>	<b>50</b>
<b>6.3</b>	<b>Hva kan elektronisk signering sikre?</b>	<b>50</b>
<b>6.4</b>	<b>Hindringer til å innføre elektronisk signatur?</b>	<b>51</b>
<b><u>7</u></b>	<b><u>KONKLUSJON</u></b>	<b><u>52</u></b>
<b><u>8</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE</u></b>	<b><u>55</u></b>
<b><u>9</u></b>	<b><u>LISTER OVER TABELLER OG FIGURER M V</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b>9.1</b>	<b>DAMPSKIBSSELSKAPET AF 1912 A/S V MOTIS WXPORIS LTD COURT OF APPEAL 21 DECEMBER 1999</b>	<b>2</b>

## **1 INNLEDNING:**

### **1.1 PRESENTASJON AV PROBLEMSTILLINGEN:**

I denne avhandlingen ønsker jeg å forsøke å belyse risikoen for ansvar ved utlevering av last mot et forfalsket konnossement.

Jeg vil i oppgaven først ta for meg definisjonen på hva et konnossement er. Dette er viktig for forståelsen av oppgavens elementære innhold. Videre vil jeg ta for meg den historiske utviklingen av dokumentet. Konnossementet har en svært lang historie og har hatt flere funksjoner i sin tid som et fraktdokument. Motstykke til konnossementet er sjøfraktbrev. Dette dokumentet er, i motsetning til konnossementet, et ikke-negotiabelt dokument og har en navngitt mottaker. I motsetning til Konnossementet er negotiabelt og kan således omsettes helt frem til lasten er utlevert mot konnossementet. Dette gjør også at forfalskning lettere kan gjennomføres ved konnossement da en konnossementinnehaver er legitimert, kun ved at han har konnossementet i original i hende. Ved sjøfraktbrev, er det derimot ikke krav om at dokumentet i original må fremvises for å få lasten utlevert. Ved sjøfraktbrev, holder det at mottakeren, kun kan legitimere seg. For å kunne belyse oppgavens tema godt nok, vil jeg også se på annen lovgiving, utover sjølovens bestemmelser. Ansvar ved utlevering mot forfalsket konnossement, er ikke behandlet i sjøloven og det vil derfor være naturlig å trekke paralleller mot gjeldsbrevloven. Gjeldsbrevloven har flere bestemmelser som kan brukes på tilfeller som behandles i denne oppgaven og det var også her jeg fant flere av holdepunktene for de løsningene jeg kommer til å presenterte i oppgaven. Jeg vil også kort behandle reglene om godtroerverv. Da konnossementet er et omsettelig gjeldsbrev, kan tilfelle tenkes der en godtroende erverver kjøper et forfalsket konnossement. Hvilke rettighet vil da dette forfalskede konnossementet gi vedkommende?

Kjøpsloven har bestemmelser ved bruk av konnossementer og jeg kommer derfor også kort innom dette. Rembursgelene springer ut av kjøpsretten og ble således behandlet innunder dette temaet.

Når det gjelder utlevering mot forfalsket konnossement, synes jeg dette var svært spennende tema og jeg synes det er merkelig at det ikke finnes bestemmelser om dette. Det er store summer som hvert år fraktes via sjøveien og det at det er såpass stor usikkerhet over hvem som vil måtte bære ansvaret i slike tilfeller synes jeg er merkelig. Jeg kommer videre til å behandle Motis-dommen som gikk for engelsk rett. Dommen fremholdt at utlevering mot et forfalsket konnossement, kunne betraktes som utlevering mot et verdiløst papir da det ikke var "*that bill of lading*" som avtalen refererte til. Videre fremholdt retten som et tilleggsargument at transportøren kunne forhindret, eller hvertfall vanskeliggjort forfalskning av konnossementet dersom han hadde sørget for, for eksempel vannmerke eller uthevet logo på konnossementet. Dette er noe jeg legger vekt på i den etterfølgende fremstillingen. Videre i oppgaven, vil det bli en drøftelse om transportøren burde pålegges kun å utstede konnossementer som vil vanskeliggjøre forfalskning. Dette ville vært tiltak som kunne vært svært kostbare og antall saker som omhandler utlevering mot forfalsket konnossement, har heller ikke vært mange. Jeg vil deretter kort behandle forfalskning ved sjøfraktbrev. Hensikten med dette vil være å belyse at sjøfraktbrev og konnossement er to svært forskjellige dokumenter og at "løsningen" ved utlevering mot forfalsket konnossement ikke kan sammenlignes dersom det er tale om sjøfraktbrev. I tillegg til dette, kan forfalskning ved sjøfraktbrev utarte seg annerledes da det gjerne kan være tale om stjålen identitet, mens det ved konnossement er tale om et forfalsket dokument, hvor dokumentet er nøkkelen til lasten. Ved sjøfraktbrev, er det en navngitt mottakker som må legitimere seg, mens ved konnossement, må selve dokumentet tilbakeleveres ved å få lasten utlevert. Mulig forfalskning, kan dermed arte seg svært annerledes.

Jeg vil etter dette se på P&I forsikringen. Jeg var i forbindelse med dette i kontakt med Gard og tolket deres vilkår. I slutfasen av oppgaven, ønsker jeg å belyse at det kan finnes alternativer som kan vanskeliggjøre forfalskning av konnossement, nemlig elektroniske konnossementer. Det finnes flere standarder for dette, men den mest kjente, er kanskje EDIFACT, som er utarbeidet av FN

## 2 KONNOSSEMENT

Jeg vil først ta for meg hva et konnossement er, før jeg kommer inn på konnossementets historiske utvikling. Bakgrunnen for at dette er med i oppgaven, er fordi jeg mener det er viktig for forståelsen av både oppgaven i sin helhet og bakgrunnen for dokumentet vil således være viktig.

### 2.1 HVA ER ET KONNOSSEMENT

Definisjonen på hva et konnossement er, finnes i sjøl. § 292 – ”*Med et konnossement (bill of lading) menes et dokument som er bevis for avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt godset eller lasten og at transportøren påtar seg ansvaret for å bare utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet*”.

Konnossementet kan være et negotiabelt dokument, jf sjøl § 292 annet ledd ” *Et konnossement kan utstedes ... til ihendehaveren*”.

Negotiable dokumenter, kan sies å være innløsningspapirer. Med dette menes at transportøren, i dette tilfelle, kan nekte utlevering dersom han ikke får konnossementet tilbake samt kvittering for utlevert last, jf gbl § 21 og sjøl § 304. Hensikten med negotiable dokumenter som konnossementer, er både at de raskt og enkelt skal kunne omsettes, men ikke minst er det også selvsagt at de kan innfris uten særlig risiko for transportøren, og uten at det verken skal være kostbart eller hale ut i tid, ergo er effektiviteten en viktig faktor til at det er nettopp konnossementet som velges som fraktbrev.

Ved alminnelige fordringer, må debitor undersøke at han utleverer til rett person, men ved negotiable dokumenter, gjelder det at debitor som regel blir fri når han i aktsom god tro utleverer til den legitimerede, jf gbl § 19.<sup>1</sup> Etter gbl § 19 blir debitor fri for eventuelt erstatningsansvar dersom han har vært så aktsom som det kan forventes, selv om mottakeren viser seg ikke å ha rett til å få lasten utlevert.

Dette betyr at transportøren i utgangspunktet kan utlevere lasten med befriende virkning til den som legitimerer seg, selv om det i ettertid viser seg at han ikke var rettmessig eier av konnossementet likevel. Det er etter paragrafen uten betydning hvilken mangel det er ved legitimasjonshaverens rett til konnossementet så lenge transportøren er i aktsom god tro. Vilkåret er selvsagt at transportøren har sørget for at legitimasjonshaveren leverte konnossementet tilbake. Dersom lasten er utlevert uten mot konnossementet, er transportøren erstatningsansvarlig uansett, jf sjøl. § 292 jf §§ 302 og 304.

Jeg vil nå ta for meg den historiske utviklingen til konnossementet. konnossementet har en lang historie og har hatt flere oppgaver i den tiden dokumentet har eksistert.

## 2.2 KONNOSSEMENTETS HISTORISKE UTVIKLING

Konnossementet ble først tatt i bruk rundt det 14. århundre.<sup>2</sup> Da fungerte det som en ikke-negotiabel kvittering for den mottatte lasten. Dokumentet ble utstedt av transportøren og inneholdt erklæringer om hva slags last det var, hvor mye og i hvilken stand det var i. Den kvitterings –og bevisfunksjonen som da ble brukt, er fortsatt en av konnossementets sentrale funksjoner, jf sjøl § 292 første ledd hvor det fremkommer at konnossementet er bevis for at transportøren har mottatt eller lastet godset. Videre fremkommer det av sjøl § 299 flg at dersom transportøren leverer mindre kvantum enn det som er angitt i konnossementet, eller at lasten er i annen tilstand enn det som fremkommer av dokumentet, er konnossementet bevis for at tapet eller skaden skjedde under transporten.

---

<sup>1</sup> Knophs oversikt over Norges rett (2004) side 351.

<sup>2</sup> Linn Bendiksen "Er konnossementets tid forbi" 2003 under introduksjon.



Rundt 1800-tallet fikk konnossementet en ny funksjon. Konnossementet ble da et negotiabelt dokument. Last det ble utstedt konnossement for, kunne da kun utleveres av transportøren ved tilbakelevering av dette. Den som hadde konnossementet i hende, var dermed sikret å få lasten utlevert.<sup>3</sup>

På slutten av 1800-tallet var konnossementets oppgave å fritta transportøren for ansvar.<sup>4</sup> Konnossementet var opprinnelig et oversiktlig og enkelt dokument, men på slutten av 1800-tallet hadde det blitt et svært ordrikt dokument som var vanskelig å forstå. Mye av bakgrunnen for dette, var at transportøren ønsket å beskytte seg mot ansvar.<sup>5</sup> Transportøren var den overlegne part i kontraktsforholdene og vareeieren hadde således ikke noe annet valg enn å godta vilkårene transportøren satt. Etterhvert krevde vareeierene endringer med konnossementets ansvarsfrihetsklausuler. Det ble dermed satt sammen med konnossementskomité i 1921. Komiteen fikk navnet The Maritime Law Committee of the International Law Association. Komiteen utarbeidet et sett med regler som senere samme år ble presentert på en konferanse i Haag. I 1924 ble reglene fremsatt på en diplomatisk sjørettkonferanse i Brussel. Reglene ble da inkorporert i en internasjonal konvensjon som fikk navnet The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading.<sup>6</sup> Konvensjonen ble undertegnet 25. august 1924 og er kjent som Haag-reglene. De fleste store sjøfartsnasjoner ratifiserte reglene noe som resulterte i en tilnærmet ensartethet i reguleringen av konnossementet og ikke minst hva det skulle inneholde av opplysninger samt transportansvaret. Formålet med konvensjonen var å oppnå felles regler hva gjaldt konnossementet og ikke minst et minimum av beskyttelse for vareeieren. Norge var blant landene som ratifiserte konvensjonen, men for at den skulle bli lagt til grunn av domstolene måtte den også inn i norsk lov. Dette ble gjort ved at det ble laget en ny enkeltlov, der konvensjonsteksten var direkte skrevet inn. Dette skjedde i Lov av 4. februar 1938 nr 2 om gjennomføring av den internasjonale konvensjonen om konnossementer av 24. august 1924.

---

<sup>3</sup> Linn Bendiksen "Er konnossementets tid forbi" 2003 under introduksjon.

<sup>4</sup> Linn Bendiksen "Er konnossementets tid forbi" 2003 under rettskilder.

<sup>5</sup> Falkanger (2010) side 253.

<sup>6</sup> Også kalt konnossementkonvensjonen.

Samtidig med dette ble de nasjonale sjølovene vi hadde endret i retning av å samsvare med Haag-reglene, men de samsvarte likevel ikke fullt ut.

I 1968 ble det holdt en internasjonal konferanse i Brussel hvor det ble vedtatt en endringsprotokoll, og etter dette ble reglene kjent som Haag-Visby reglene.<sup>7</sup>

Denne konvensjonen ble inkorporert i sjølovens kapittel 5 i 1973.<sup>8</sup>

Dette gjør at rettspraksis fra andre land, som også har konvensjonen tatt inn i lov, vil kunne være relevant. Det er likevel et moment at suverenitetsprinsippet også er gjeldene her i de tilfeller det er motstrid mellom norsk lov og en konvensjon.<sup>9</sup> Prinsippet om at dersom bestemmelser i norsk lov strider mot en konvensjonsbestemmelse, vil den norske lovteksten gå foran, gjelder også her.

Haag-Visby reglene møtte motstand fra land som ikke hadde vært med på å utforme reglene, spesielt fra utviklingsland. Dette presset ble fremført gjennom FN. Dette gjorde at to FN-organer, UNCTAD<sup>10</sup> og UNCITRAL<sup>11</sup> startet et omfattende revisjonsarbeid. UNCITRAL utarbeidet dermed et sett med reglene som var ment å erstatte Haag-Visby reglene. Regelsettet skulle dekke alle aspekter ved kontrakt om sjøfrakt. På en konferanse i Hamburg i 1978 ble den nye konvensjonen vedtatt. Konvensjonen er basert på UNCITRALs utkast og går under navnet Hamburger-reglene<sup>12</sup>, og trådte i kraft 1. november 1992. Norge undertegnet konvensjonen, men har ikke ratifisert den. Den nåværende sjøloven fra 1994 er lagt så nær Hamburg-reglene som mulig uten at det er nødvendig å si opp Haag-Visby konvensjonen.<sup>13</sup>

---

<sup>7</sup> Konvensjonens fulle navn er The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading. Er gjerne forkortet, og kjent som: Hague/Visby Rules.

<sup>8</sup> Sjølovkomiteens notat "Konvensjonshistorikk" side 1.

<sup>9</sup> Linn Bendiksen "Er konnossementets tid forbi" under rettskilder.

<sup>10</sup> United Nations Conference on Trade and Development.

<sup>11</sup> United Nations Commission on International Trade Law.

<sup>12</sup> Hamburg Rules.

<sup>13</sup> NOU 1993:36, side 20-22.

Jeg vil i det følgende ta for meg sjøfraktbrev. Sjøfraktbrev er en annen type fraktbrev enn konnossementer og jeg vil se litt på både forskjellen og likheten mellom de to dokumenttypene. Bakgrunnen for at jeg ønsker å ta for meg dette, er fordi jeg senere i avhandlingen vil komme kort tilbake til forfalskning av sjøfraktbrev, som en parallell til forfalskning av konnossementer.

## 2.3 SJØFRAKTBREV<sup>14</sup>

Definisjonen på sjøfraktbrev, finnes i sjøl § 308. Dokumentet er en erkjennelse av å ha mottatt godset. Bestemmelsen er tilsvarende som for konnossementer i sjøl § 292 første ledd nr 1. Videre er dokumentet et tilsagn fra transportøren om å levere godset til den mottakeren som er angitt i dokumentet. Sjøfraktbrevet er ikke et negotiabelt dokument, og dokumentet i original, må heller ikke fremvises når lasten skal utleveres.

Bakgrunnen for det, er at etter sjøfraktbrevet er det en navngitt mottaker. Det eneste som da kreves, er at mottakeren kan legitimere seg etter dette. Reglene i sjøl. kapittel 13 kommer til anvendelse ved alle typer fraktbrev, dersom det ikke er gjort særskilt unntak. Det er ikke krav om at dokumentet må kalle seg sjøfraktbrev. Det avgjørende er om det tilfredsstiller de gitte krav.

Dokumentet må angi:

- Opplysninger om godset som er mottatt.
- Navnet på senderen og mottakeren, samt transportørens navn.
- Transportvilkårene. I praksis vil det kunne inneholde for eksempel flere klausuler.
- Angivelse av frakt og andre omkostninger som skal betales av mottakeren.

Etter forarbeidene, skal også levering –og utleveringssted fremgå. I tillegg skal opplysninger om at godset skal eller kan lastes på dekk, være med.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Sea Waybill

<sup>15</sup> NOU 1993:36 side 51

Dokumentet skal være underskrevet av transportøren eller noen på hans vegne, sjøl § 396 tredje ledd. Videre har transportøren undersøkelsesplikt vedrørende godset som angitt i sjøl § 298.

Det at fraktbrevet skal angi mottakeren, innebærer ikke at senderen har gitt fra seg råderetten. Han kan i utgangspunktet gi ordre til transportøren om utlevering til en annen (omadressering) for eksempel fordi han ønsker å utøve staningsrett, jfr kjl § 61 eller fordi kjøpet faller bort av andre grunner. Dette kan ikke gjøres gjeldende dersom mottakeren allerede har gjort sin rett gjeldende da godset allerede er utlevert. Senderen kan senere gi avkall på sin rett til å omadressere godset. Avkallet må gis overfor transportøren og han forpliktes da til ikke å utlevere godset til noen annen enn den som står nevnt i fraktbrevet.

Fraktbrevet er bevis på transportavtalen og for at godset er mottatt som angitt i dokumentet, sjøl § 309 annet ledd. Dersom ikke annet er anmerket på dokumentet, antas godset for å være i god stand.<sup>16</sup> Transportøren forplikter seg til å frakte varene til mottakerhavnen. I motsetning til konnossementer, må ikke dokumentet overgis transportøren for å få utlevert varen.<sup>17</sup>

Jeg vil i det videre ta for meg lovgivingen vi har på området oppgaven berører. Oppgavens tema, er ikke fullt ut behandlet i sjøloven og det har derfor vært viktig for oppgavens innhold og få innsikt i de lovene som har stor innvirkning på de forhold som berører oppgavens tema.

---

<sup>16</sup> NOU 1993:36 side 51. Det samme gjelder også for konnossementer, og dersom det senere skulle bli tvist om dette, er det transportøren som har bevisansvaret, sml sjøl § 299 første ledd.

<sup>17</sup> <http://www.malaysiaexports.com/inex15.2.bill.of.lading.htm>

### 3 LOVGIVNING

Jeg vil i det følgende ta for meg gjeldende lovgivning som er av betydning for oppgavens tema. Sjøloven er her ikke eksplisitt behandlet. Bakgrunnen for det, er at det er åpenbart at denne loven vil komme til anvendelse. Dette jeg her vil ta for meg, er i større grad de andre lovene som kommer til anvendelse på de forhold som rammes av oppgavens tema. Jeg vil først ta for meg forholdet til gjeldsbrevloven og herunder også komme inn på legitimasjonsreglene. Da oppgavens tema omhandler utleveringsansvaret, vil legitimasjonsreglene være sentrale i forhold til hvem transportøren kan utlevere lasten til. Videre vil jeg ta for meg godtroerverv da dette også kan belyse oppgavens tema. Ved utlevering av forfalsket konnossement, kan ihendehaveren av dette forfalskede konnossementet, ha ervervet konnossementet i aktsom god tro. Hvilke regler vil i slike tilfeller gjøre seg gjeldene og hvem må bære ansvaret i slike tilfeller. Videre vil forholdet til kjøpsloven behandles kort. Kjøpsloven har noen bestemmelser som gjør seg gjeldende ved bruk av konnossementer og det er derfor er naturlig at dette nevnes kort. Videre behandles rembursreglene. Remburs er en betalingsform som ofte benyttes. I slike tilfeller kan det både være tale om forfalskede remburser og utlevering mot forfalsket konnossement og plikten for en rembursbank til å likevel måtte betale kjøpesummen. Videre vil Rotterdam-reglene behandles kort. Norge signerte Rotterdam-Reglene 23. september 2009 og de har nå også betydning for norsk rett. Rotterdam-reglene tar blant annet for seg utleveringsansvaret.

### 3.1 GJELDSBREVLOVEN

Det er ikke mange tilfeller av motstrid mellom sjøloven og gjeldsbrevloven, så i stor grad, vil de to regelsettene supplere hverandre.

Etter systemet som oppstilles i gjeldsbrevloven kapittel 2 finnes det fire verdipapirregler. Den første gjelder overføringslegitimasjon,<sup>18</sup> gbl § 14. Videre finnes innløsningsregelen, jf gbl § 21 samt regelen om kvitteringslegitimasjon, gbl § 19 som stemmer overens med det som er oppstilt i Rotterdam-reglene artikkel 47. Endelig finnes det regler om hvilke innsigelser som er i behold overfor godtroende erverver som gjør rettighetene etter dokumentene gjeldende. Det er her antatt at gjeldsbrevloven supplerer sjøloven da det ikke finnes regler om dette i sjøloven.<sup>19</sup>

Gjeldsbrevloven har flere bestemmelser som knytter seg til omsetningsgjeldsbrev, som på mange måter kan sammenlignes med konnossementer. Derfor vil jeg her ta for meg noen av de bestemmelsene som i denne sammenhengen vil være av betydning.

Gbl § 13 sier at *den som har et omsetningsgjeldsbrev i hende, er legitimert til å råde over det i forhold til §§ 14, 15, 18 og 19, så lenge det er et ihendehavergjeldsbrev.*<sup>20</sup> *Det samme gjelder når han er den som etter teksten i gjeldsrevet eller i en sammenhengende rekke av skriftlige utsagn om navngitt person eller in blanco,*<sup>21</sup> *synes å være innehaveren av gjeldsbrevet, eller når han med grunn kan anses for å være den nevnte eller for å ha rett til å råde over han. Dette er en svært sentral bestemmelse som oppstiller hvilke vilkår som må være oppfylt for å være formelt legitimert. Det er til slik legitimasjon, knyttet rettsvirkninger etter §§ 14, 15, 18 og 19.*

---

<sup>18</sup> Invindikabilitet

<sup>19</sup> På [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no) har Erling Selvig skrevet at bestemmelsene i gjeldsbrevloven kapittel 2, vil komme til analogisk anvendelse i forhold til konnossementer og dermed supplere sjølovens bestemmelser som inneholder regler om konnossementer, se note 38.

<sup>20</sup> Om ihendehavergjeldsbrev, se <http://snl.no/ihendehavergjeldsbrev>

<sup>21</sup> Med in blanco menes gjeldsbrev der den berettigetes navn ikke er fylt ut.

Bestemmelsen angir hvilke krav som må være oppfylt for at en person formelt anses som legitimert og dermed er berettiget til det krav som fremgår av omsetningsgjeldsbrevet, altså konnossementet.

Dette gjør at debitor normalt vinner rett dersom han har vært i god tro i forhold til legitimasjonssinnehaveren og den materielle retten legitimasjonen gir inntrykk av, selv om dette senere skulle vise seg ikke å stemme. Unntak vil være dersom disposisjonen er foretatt i ond tro eller ved begrunnet mistanke om manglende rett hos legitimasjonssinnehaver.<sup>22</sup>

Når det gjelder omsetningsgjeldsbrev, slik som konnossementer er, er legitimasjonen knyttet sammen med besittelsen av dokumentet. Dette betyr som tidligere nevnt, at han som har konnossementet i hende, er legitimert.

*Etter gbl § 14 avhender legitimasjonshaveren et omsetningsgjeldsbrev til eie eller pant, og mottakeren får det i hende, hindrer det ikke rettsvirkning at han venter til rett for å rå over brevet, bortsett fra når mottakeren vet det, eller ikke er så aktsom som det han burde være etter forholdene.*

Bestemmelsen omhandler tredjemanns ekstinksjonsrett til omsetningsgjeldsbrevet når legitimasjonshaveren overdrar gjeldsbrevet til en erverver i god tro. Erververen får da rett på gjeldsbrevet i forhold til overdragelsesavtalen. Vilåret for dette, er at det foreligger en gyldig avtale. Erverv etter gjeldsbrevsloven § 14 avskjærer alle innsigelser vedrørende legitimasjonshaverens rett til gjeldsbrevet. Dette innebærer at avtalen må være gyldig etter avtalerettslige prinsipper.

Videre velger jeg som nevnt og ta for meg legitimasjonsreglene og således et avsnitt om godtroerverv. Reglene om legitimasjon, er svært viktig for oppgavens videre behandling og forståelse.

---

<sup>22</sup> Note 44 til gjeldsbrevsloven på [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no)

### 3.1.1 LEGITIMASJONSREGLER

Hovedregelen om legitimasjon finnes i sjøl § 302. ”Den som foreviser et konnossement og ved dets tekst, eller, for ordrekonnossement, ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer eller erklæring om overdragelse in blanco<sup>23</sup>, fremtrer som rett innehaver av konnossementet, er legitimert som mottaker av godset”.

Dette stemmer også godt overens med det som fremkommer av gbl § 13. I forhold til omsetningsgjeldsbrev, som et konnossement er, vil legitimasjon være knyttet til besittelsen av dokumentet. Den som har dokumentet i hende, er således legitimasjonsinnehaver og kan kreve lasten utlevert.

Transportøren kan ikke utlevere til den som i henhold til dokumentene fremtrer som berettiget, dersom han vet eller burde vite at den legitimerede verken er eier av lasten, eller i forhold til eieren, har rett til å ta i mot lasten.

Med legitimert forutsettes det at transportøren er i aktsom god tro. Dersom han har grunn til å tvile på at legitimasjonsinnehaveren er rett innehaver, kan han få ansvar dersom han likevel velger å utlevere godset. Dette får spesielt betydning i de tilfelle det kan være tale om et forfalsket konnossement, eller at det er ervervet på annen ulovlig måte. Det brukes ofte en såkalt Masters Bill. Det vil si at en original av konnossementet følger med skipet og overleveres til mottaker i mottakerhavnen, som igjen må returnere konnossementet til kapteinen. Dette er en praksis som gir liten trygghet for at det faktisk er rette mottaker som får godset utlevert. Dersom transportøren velger å utlevere godset i slike tilfeller, kan han risikere å komme i ansvar overfor en annen legitimert mottaker. Transportøren kan i slike tilfeller, beskytte seg mot ansvar ved å la det fremgå av konnossementet at det foreligger et slikt Masters Bill som godset utleveres mot. Riktig mottaker av godset vil da være klar over dette og har da en ekstra mulighet til å sikre seg for eksempel ved å varsle transportøren.

---

<sup>23</sup> Med in blanco menes gjeldsbrev der den berettigetes navn ikke er fylt ut.



I sjøloven finnes det ikke regler som tilsier at mottaker kan forlange godset utlevert dersom han ikke kan legitimere seg ved konnossement. Dersom han likevel kan sannsynliggjøre at han er rette mottaker og i tillegg kan stille betryggende sikkerhet for det transportøren ellers kunne risikert og blitt erstatningsansvarlig for, kan det selvsagt stilles spørsmål om transportøren i slike tilfeller har plikt til å utlevere godset, jf reglene om tidsbefraktning i sjøloven § 382 annet ledd. Dette er her begrunnet i de praktiske forhold og at konnossementet ofte ikke nådde frem til mottakeren før skipet var klart til å losse.<sup>24</sup>

Det er således tre måter å være legitimert på:

- 1: Som innehaver av et ihendehaverkonnossement.
- 3: Som etter in blanco, fremstår som rett innehaver.
- 4: Som navngitt mottaker på konnossementet.<sup>25</sup>

### 3.1.2 GODTROERVERV

Selger og kjøpers risiko, beror i stor grad på hvor strenge regler transportøren er underlagt og hvilken økonomisk ryggrad han har dersom han er skyldig i regelbrudd. det kan tenkes at selgeren (avlasteren) har overdratt rettighetene til konnossementet, eller at avlasteren kreditor har tatt beslag i konnossementet. I slike tilfeller, vil kjøperen være vernet etter sjøl § 306 som viser at tredjemanns krav i forhold til eiendomsrett eller andre rettigheter vedrørende dokumentet (varene), ikke kan gjøres gjeldende overfor den som i god tro har fått konnossementet overlevert seg. Med god tro, menes her at vedkommende ikke visste eller burde vite at det allerede eksisterte en konkurrerende rettighetshaver. Også overfor selgeres kreditor, er den godtroende erverver beskyttet, sjøl § 307 annet ledd.

Dette betyr at konnossementet må betraktes som et verdipapir. Utstederens innsigelser, som ikke fremgår av dokumentet, er som hovedregel avskåret i forhold til godtroende tredjemann, sjøl § 292 tredje ledd.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> NOU 1993:36 side 88

<sup>25</sup> Jespersen, Wom (1997) s. 59

<sup>26</sup> Falkanger (2010) side 249

Sjøl § 306 annet ledd tilsvarer gbl § 14, men har følgende ordlyd: ” *som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement, plikter ikke å levere det fra seg til den det har kommet bort fra*”

Dette innebærer at man normalt kan kjøpe et konnossement, med tilhørende rettigheter, uten risiko for at den rette eier av konnossementet tar det tilbake, for eksempel dersom det er forfalsket. Dette betyr at vernet her er sterkere enn det som oppstår ved godtroerverv av løsøre eller fast eiendom. I utgangspunktet kan man derfor kjøpe et konnossement uten risiko for at rette eier av konnossementet kan ta det tilbake, selv om konnossementet senere viser seg å være for eksempel stjålet eller forfalsket.<sup>27</sup>

Det blir ofte utstedt flere originaleksemplarer av konnossementet, se sjøl § 296 første ledd nr 8. Hvert eksemplar gir rett til utlevering.<sup>28</sup> Når varene er utlevert mot et originaleksemplar, kan ikke utlevering lenger kreves av de med de andre originaleksemplarene, og disse blir således verdiløse med en gang utlevering mot et annet originaleksemplar har blitt foretatt. Dette betyr at såfremt det er utstedt flere originaleksemplarer av konnossementet, blir erverv av et av dokumentene, kun en sjanse til å få lasten utlevert.

I forarbeidene til gjeldsbrevloven, ble det gitt følgende oppsummering om godtroerverv: ”*At et ihendehaverpapir ikke kan vindiseres fra den som i god tro har fått det overdradd fra en som satt med det, er en setning som er vel kjent også i gjeldende rett, skjønt den ikke er uttalt i nogen lov. Om det feiler overdragerens adkomst det ene eller det annet, er likegyldig. Det kan være han bare har en begrenset rett til papiret, f.eks. en panterett, eller han kan overhodet ingen rett ha, fordi han har funnet det eller stjålet det. I alle tilfelle vinner innehaveren eiendomsretten til papiret, hvis han er i god tro*”.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Note 47-52 til gjeldsbrevloven på [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no)

<sup>28</sup> Rotterdam-reglene har også hjemmel for dette i artikkel 47. Se også note 572 til sjøloven på [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no)

<sup>29</sup> NUT 1935:1 Utkast til Lov om Gjeldsbrev s. 34. Les mer på: <http://jusinfo.no/index.php?site=default/721/1699/1716/1718>

Med godtroerverv menes tredjemanns rett til ervervelse overfor den egentlige rettighetshaver når han var i god tro.

Hovedregelen i norsk rett, er at ingen kan overdra større rett enn det han selv har. På visse rettsområder, blant annet i underliggende, gjelder disse reglene med modifikasjoner. En som ikke er eier, men som likevel innehar legitimasjon, for eksempel konnossementet in blanco, kan gjennom blant annet salg, stifte rett overfor tredjemann forutsatt at han er i god tro.<sup>30</sup> Tredjemann vil da også vinne rett overfor den egentlige rettighetshaver, jf gbl §§ 13 og 14.<sup>31</sup>

Videre er det visse vilkår som må være oppfylt for at det skal kunne være tale om godtroerverv:

For det første må tredjemann være i aktsom god tro om at selgeren hadde den rett han utga seg for å ha. Kravet til den aktsomme gode tro, er objektivt, men med mulighet til skjerpelse ved spesielt kyndige personer, det blir dermed tale om en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle. Den gode troen, må være til stede på overleveringstidspunktet. Dette betyr at dersom erververen på avtaletidspunktet var i god tro, men mellom dette og når han fikk gjeldsbrevet overdratt, fattet mistanke om at gjeldsbrevet for eksempel var forfalsket, vil betingelsene for godtroerverv etter gbl § 14 ikke lenger være tilstede.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> At han verken vet eller burde vite at den annen part mangler råderett.

<sup>31</sup> <http://snl.no/godtroerverv>

<sup>32</sup> Falkanger (2006) side 595.

Utgangspunktet for vurderingen, er legitimasjonsreglene i gbl § 13 og i forarbeidene oppstilles følgende vilkår:

*“Av legitimasjonsreglen i § 13 skulde det i grunnen følge at når den overdragelsesrekke som førte frem til ihendehaveren bare var sammenhengende og tok sig ordentlig ut, skulde erhververen kunne holde sig til den ytre legitimasjon som gis, uten at det skader om det i virkeligheten er brudd på rekken, f.eks. fordi en av overdragelsene er falsk eller tegnet uten fullmakt. Ingen legitimasjonsregel rekker imidlertid lenger enn til å beskytte dem som er i god tro, og for å bringe klarhet over hvad det kreves i så henseende med hensyn til undersøkelsen av overdragelsesrekken er paragrafens siste ledd satt inn i utkastet. (Jfr. for vekselbetalerens vedkommende veksellovens § 40.) Her oppstilles den regel at hvis forholdet ikke gir grunn til det, behøver ikke erhververen prøve om de eldre overdragelser er ekte eller gyldige ellers. Mistanke om ektheten kan f.eks. raderinger gi. Er en av overdragelsene tegnet i henhold til fullmakt, eller i det hele på andres vegne, kan det efter omstendighetene være rimelig at erhververen undersøger de kilder som er lett tilgjengelige, f.eks. handelsregistret. For øvrig må han kunne stole på at fullmakten er i orden”.<sup>33</sup>*

Dette betyr at tredjemann i hovedsak skal kunne stole på at legitimasjonen stemmer og at med mindre han mistenker at overdragelseserklæringen for eksempel er forfalsket, har han heller ingen grunn til å undersøke dette nærmere. Det er også uttrykkelig presisert at tredjemanns gode tro må beskyttes.

For det andre kan godtroerverv kun skje når avhenderen legitimeres som rette vedkommende til å kunne disponere over rettigheten han selger, jf gbl § 13.

Grunnvilkåret er da at avhenderen har dokumentet i hende. Dersom det er tale om en blanco-transport, slik konnossementer ofte er, vil enhver ihendehaver av dokumentet være legitimert.

---

<sup>33</sup> NUT 1935:1. Utkast til Lov om Gjeldsbrev s. 36. Se mer på <http://jusinfo.no/index.php?site=default/721/1699/1716/1718>

Videre må erververen ha foretatt en sikringsakt for å kunne få gjennomslag for godtroervervet. Når det er tale om gjeldsbrev, slik som konnossementer er, holder det at erververen har fått dokumentet overlevert seg eller til noen som representerer han.

Hovedkravet er selvsagt at det foreligger en gyldig avtale. Innunder dette, er det ikke noe vilkår at B yter et vederlag da også gavetransaksjoner faller innunder disse reglene.<sup>34</sup> I tillegg til dette, må det finnes et hjemmelsgrunnlag for å kunne fravike hovedregelen om at kjøper ikke får større rett enn det selger hadde. For verdipapirer som konnossementer, finnes slik hjemmel i gbl § 14.<sup>35</sup>

Godtroerverv inntre uavhengig hvilke mangler det var ved selgerens rett. Dette betyr at godtroerverv også kan skje dersom konnossementet var stjålet eller forfalsket, jf sjøl § 299 tredje ledd.

Jeg velger nå kort og se på kjøpsloven og herunder dette også om remburs.

### 3.2 KJØPSLOVEN

Kontraktsmessig levering skjer ved at selgeren til riktig tid leverer mangelfri vare til transportøren, kjl § 7 annet ledd. Kjøperen bærer risikoen i forbindelse med transporten, kjl § 13. Dette betyr at selv om varen skades underveis, må kjøperen betale kjøpesummen. Han kan selvsagt kreve erstatning fra transportøren dersom vilkårene er tilstede. "Franco" kan avtales, jf kjl § 7 tredje ledd. Levering og risikoovergang anses da først å skje på bestemmelsesstedet.

Når levering skjer i kjøpsrettslig forstand, kan selger kreve at kjøperen betaler kjøpesummen mot å få utlevert konnossementet, kjl § 10. Selgeren kan ikke unnlate å avsende varen, men han kan beholde konnossementet frem til kjøpesummen er betalt, kjl § 10 annet ledd jf § 61.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Falkanger (2006) side 595.

<sup>35</sup> <http://www.advokatlykken.no/dokumenter/Godtro-erverv.%20Hva%20kreves..pdf>

<sup>36</sup> Falkanger (2010) s. 250.

Kjl § 49 tredje ledd har en egen hjemmel ved bruk av konnossementer. Bestemmelsen sier at dersom det brukes konnossement ved transport av varen til bestemmelsesstedet, kan det kreves betaling mot konnossementet. Dette gjelder selv om tingen ikke er kommet frem eller at kjøperen ikke har hatt mulighet til å undersøke den.

I de tilfeller det dreier seg om et kjøpsforhold, er det spesielt selgeres og kjøpers interesser i godset som er verdt å merke seg. Selgeren vil være særlig opptatt av å motta kjøpesummen. Konnossementsreglene beskytter selgers interesser ved at transportøren kun skal utlevere godset til mottakeren når denne tilbakeleverer konnossementet. Videre ønsker selgeren at godset ikke utleveres til en for eksempel, insolvent mottaker uten at han har tatt forbehold. Dersom dette skulle skje, mister selgeren retten til godset og må godta dividende fra et eventuelt konkursbo. Selgeren har etter dette, stansningsretten i behold etter kjl § 10 annet ledd, inntil kjøpesummen er betalt. Sjøl § 307 første ledd fastsetter at retten ikke er tapt, selv om konnossementet er overlevert kjøper. Dersom transportøren utleverer godset, vil derimot både stansningsretten og råderetten over godset gå tapt for selgeren. Alt i alt, kan dette sies å være grunnen til at transportøren ikke skal utlevere godset uten mot konnossementet.

Kjøperens viktigste interesse, er at han får godset når han betaler kjøpesummen. Dersom kjøperen betaler kjøpesummen og får konnossementeksemplarene overlevert seg, vet han at selgeren ikke lenger har råderett over godset. Dersom han vil være helt trygg på at selgeren ikke har solgt lasten til flere, kan han kreve en garanti av selgeren for de resterende eksemplarene av konnossementet.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Slike garantier er vanlig etter amerikansk rett, se Selvig (1975) side 50

### 3.2.1 REMBURS<sup>38</sup>

Bakgrunnen for at vi nå har rembursregler, var at mange selgere ønsket å unngå risikoen for kontraktsbrudd og det var da ønskelig med en betalingsordning ga sikkerhet for at kjøperen ville innløse transportdokumentet, allerede før varen ble sendt. Det viste seg at den letteste måten å gjøre dette på, var å innføre betaling av dokumentet ved bruk av remburs.<sup>39</sup>

#### Hvordan fungerer betaling med remburs?

Dersom en selger ønsker en slik sikkerhet, må få inn i kjøpekontrakten, at kjøperen senest på leveringstiden, skal ha åpnet rembursen. Rembursbanken påtar seg da et selvstendig ansvar for innløsning av dokumentene av det omfanget og etter de vilkårene som er angitt i rembursvilkårene. Ansvarer kan utformes på forskjellige måter og dette gjør også at selgerens sikkerhet i stor grad varierer etter hva slags vilkår som er nedfelt. Dersom selgeren skal være på den sikre siden, bør han sørge for at rembursen er ugjenkallelig og dermed ikke kan tilbakekalles. I tillegg til dette, bør han også kreve at rembursen blir åpnet, eller bekreftet av en bank på selgerens sted.<sup>40</sup> Bakgrunnen for dette, er at det gir selgeren en lettere mulighet til å inndrive kjøpesummen ved søksmål i sitt eget land dersom det skulle vise seg å bli nødvendig. Dersom rembursen er åpnet av en bank på kjøperens sted, uten å være bekreftet av en bank på selgerens sted, vil selgeren, måtte bære de ulempene og kostnadene det vil være å føre saken i kjøperens land. I de tilfeller der rembursen er gjenkallelig, vil selgerens stilling være usikker dersom banken ikke har godkjent dokumentene eller gitt han det oppgjøret han mener å ha krav på.

---

<sup>38</sup> Letter of Credit.

<sup>39</sup> Selvig (1975) side 82.

<sup>40</sup> I USA er kjøperen forpliktet til å åpne en ugjenkallelig remburs, dersom han skal åpne en remburs, mens det i norsk rett er ansett at en gjenkallelig remburs er nok med mindre noe annet er særlig uttrykt. Se mer i Selvig (1975) side 82.

Det at kjøperen oppfyller den plikten han måtte ha, kan være en betingelse for at kontrakten i det hele tatt vil bli gyldig, se RT 1926 side 339. Selgeren hadde her forlangt betaling via remburs. Høyesterett mente da at kjøperen måtte forstå at dette var en betingelse for kjøpet.

Det at kjøperen sørger for at remburs åpnes i samsvar med kontrakten, befri han ikke for ansvar for kjøpesummen. Remburs er nemlig en oppgjørsform, og virkningen av at det er åpnet en remburs, er at *”selgeren ikke kan kreve dekning hos kjøperen før han forgjeves har presentert dokumentene hos rembursbanken”*.<sup>41</sup>

Etter dette sikrer remburs at dokumentene blir innløst og at kjøpesummen blir betalt. Dette gjør at alle eventuelle innsigelser normalt blir avgjort etter at kjøpesummen er betalt.

Rembursbanken har plikt til å kontrollere at dokumentene selgeren presenterer stemmer overens med rembursvilkårene. Dersom dette samsvarer med hverandre, kan banken, med bindende virkning for kjøperen, betale kjøpesummen. Dette kan banken gjøre, selv om han har mistanke om at selgerens levering likevel ikke var kontraksmessig.<sup>42</sup> Hovedregelen blir etter dette at kjøperen er forpliktet til å betale kjøpesummen så lenge dokumentene samstemmer med kontrakten. Bakgrunnen for dette er banken i utgangspunktet ikke er en kontraktspart hva gjelder selve kjøpet og kontrakten. Banken er kun forpliktet til å yte det avtalte vederlaget dersom dokumentene stemmer overens med det som er avtalt.

Rembursreglene er utarbeidet av ICC.<sup>43</sup> Versjonen som nå er i bruk er UCP<sup>44</sup> 600, denne trådte i kraft 1. juli 2007. Selve ordet *remburs*, er fransk og betyr tilbakebetaling. Kort sagt kan det sies at remburs er en betinget betalingsbekreftelse hvor kjøpers bank betinges til å betale selger for den fakturerte varen, etter at selger har oppfylt betingelsene som er oppstilt i rembursen. Bankene betaler først når de har fått de angitte dokumenter.

---

<sup>41</sup> Selvig (1975) side 83.

<sup>42</sup> Selvig (1975) side 83.

<sup>43</sup> International Chamber of Commerce. Reglens fulle tittel er Uniform Customs and Practice for Documentary Credits – forkortet UCP 500/600.

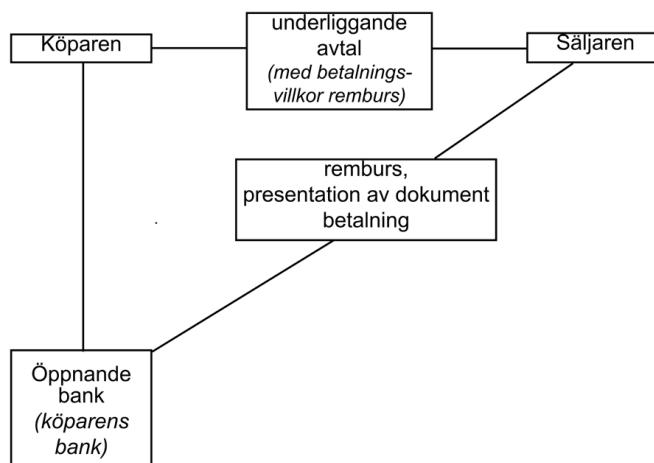
<sup>44</sup> Uniform Customs and Practice for Documentary Credits of the International Chamber of Commerce.



Hvilke dokumenter dette er, beror på rembursoppdraget, med andre ord, kjøperens oppdrag til banken. Ved et CIF-kjøp, vil for eksempel dokumentene være faktura, forsikringspolise og konnossementet. Konnossementet må i slike tilfeller samsvare med det som er angitt i vilkårene for rembursen.<sup>45</sup> Rembursen gjelder ikke for selve varene, men for dokumenter. Remburs sikrer således selgeren betaling samtidig som det er et kredittsalg. Når varene kommer, innløser kjøperen konnossementet i banken som har åpnet rembursen, mot en betaling eller aksept. På denne måten, er det banken som finansierer handelen.<sup>46</sup>

Remburs er et privat regelsett og for at det skal få anvendelse, må det derfor avtales mellom partene. Konnossementet må være identisk med vilkårene angitt i rembursen for at banken skal godta den og betale. Dette gjør at beskrivelsen av godset i konnossementet er svært viktig da det er ut fra denne beskrivelsen, banken skal avgjøre om godset er i kontraktsmessig stand. Banken forholder seg videre kun til dokumentet og det er derfor ikke av betydning hva partene har avtalt dersom dette ikke fremkommer av konnossementet.

For å vise hvordan en handel med remburs fungerer, legger jeg ved denne figuren for illustrasjon:<sup>47</sup>



<sup>45</sup> Falkanger (2010) s. 250-251.

<sup>46</sup> <http://snl.no/remburs>

<sup>47</sup> <http://www.icc.se/tradefinance/remburs>

En sak som gikk for dansk rett<sup>48</sup> illustrerer dette godt. Saken gjaldt et konnossement som skulle inneholde hårkjerringkjøtt. Banken innløste selv om konnossementet var for hårkjerringfisk. Kjøperen hevdet at dette var mislighold fra bankens side. So –og Handelsretten ga kjøper medhold. Højesterett kom til et annet resultat, men det var på bakgrunn av at banken tidligere hadde innløst i like tilfeller uten protest fra kjøperen. Det var med andre ord ikke noe galt med den strenge tolkningen.

En remburs kan være gjenkallelig<sup>49</sup> eller ugjenkallelig<sup>50</sup>. Dersom rembursen er ugjenkallelig, betyr det at banken skal betale selgeren, selv om kjøperen har innsigelser, så lenge dokumentene er i orden. Konnossementet gir banken mulighet til å sjekke at selger har gjort det han skal etter kontrakten. For banken er konnossementets funksjon som negotiabelt spesielt viktig. Dette gir banken en ekstra sikkerhet i form av at banken kan ta kontroll over godset gjennom konnossementet, slik at banken kan begrense sitt tap dersom kjøper ikke betaler.

Jeg vil nå se kort på Rotterdam-reglene som Norge signerte i 2009.

### 3.3 ROTTERDAM-REGLENE

11. desember 2008 ble Rotterdam-reglene<sup>51</sup> vedtatt av FN's generalforsamling. UNCITRAL startet arbeidet med konvensjonen startet allerede i 1996. 23. september 2009 åpnet Rotterdam-reglene for signering. 21 land, inkludert 8 europeiske land og flere viktige sjøfartsnasjoner, som blant annet Norge signerte konvensjonen samme år. I ettertid har ytterligere tre land signert avtalen. Reglene beskriver rettigheter og plikter ved sjøtransport av varer. Rotterdam-reglene ønsker å bringe klarhet i hvem som er ansvarlig og for hva, hvor og i hvilken grad det kommer i utstrekning.

---

<sup>48</sup> Se Falkanger (2010) side 251.

<sup>49</sup> På engelsk kalles det revocable.

<sup>50</sup> På engelsk kalles det irrevocable.

<sup>51</sup> Unitet Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

Internasjonal handel vil helt klart bli enklere dersom mange land, spesielt viktige sjøfartsnasjoner, er tilsluttet de samme regler.<sup>52</sup> Rotterdam-reglene åpner også for mer elektronisk dokumentasjon, noe jeg vil komme tilbake til nedenfor.

Konvensjonen tar for seg avtaler om internasjonal sjøtransport. Vilåret for at konvensjonen får anvendelse er, at minst en av transportetappene foregår til sjøs, jf Rotterdam-reglene artikkel 5 nr. 1. Videre dekker konvensjonen kun internasjonal transport. Konvensjonen får med andre ord ikke anvendelse dersom det er en sjøtransport mellom Arendal og Karmøy, da den ikke dekker nasjonale forhold. Bakgrunnen for dette, er at hvordan de forskjellige statene velger å regulere sin egen innenriksfart, ligger utenfor konvensjonens anvendelsesområde. I tillegg til dette, må minst en av havnene i sjøtransporten, enten mottaks – eller utleveringshavnen være en konvensjonsstat. Det avgjørende er her hva partene har avtalt, og ikke hvordan transportøren gjennomfører transporten.

I det videre er det forfalskede konnossementer som er oppgavens tema. jeg vil både se på en sak som gikk for engelsk rett samtidig som jeg vil se på sakens paralleller til norsk rett og ikke minst hva slags utfall, det er sannsynlig at en tilsvarende sak ville fått dersom den hadde gått for norsk rett.

---

<sup>52</sup> <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>

## 4 FORFALSKEDE KONNOSSEMENTER

Jeg vil her først definere hva som menes med forfalskning. Definisjonen på dette er viktig for oppgavens videre innhold da oppgavens tema omhandler nettopp dette.

Videre vil jeg ta for meg en sak fra engelsk rett, Motis-dommen. Denne saken omhandlet nettopp utlevering mot forfalsket konnossement. Etter at saksforholdet og saken er gjennomgått, vil jeg gå over til mine betraktninger av dommen og deretter denne dommens forhold til norsk rett. Jeg vil her forsøke å se på hvilket utfall en tilsvarende sak ville få dersom den gikk for norsk rett. Videre drøftes det om transportøren bør pålegges å utstede konnossementer som kan vanskeliggjøre forfalskning. Dette var et moment i Motis-dommen og jeg vil derfor forsøke å se om dette vil være et hensiktsmessig krav til transportøren.

### 4.1 HVA MENES MED FORFALSKNING?

IMB<sup>53</sup> har formulert følgende formulering på maritim fraud: *"An international trade transaction involves several parties – buyer, seller, shipowner, charterer, ship's master or crew, insurer, banker, broker or agent. Maritime Fraud occurs when one of these parties succeeds, unjustly or illegally, in obtaining money or goods from another party to whom, on the face of it, he has undertaken specific trade, transport and financial obligations"*.<sup>54</sup>

Et eksempel på forfalskning, er at det fremvises et falskt konnossement som lasten utleveres mot da transportøren er i god tro om at dette er det originale konnossementet. Spørsmålet vil da bli, hvem som må bære risikoen ved utleveringen mot det forfalskede konnossementet.

Dette skjedde i Motis Exports Ltd v Dambskipsselskapet AF 1912, Aktiesselskap. Denne dommen kommer jeg tilbake til nedenfor. Saksforholdet var her at et falskt konnossement ble brukt for å få lasten utlevert.

---

<sup>53</sup> International Maritime Bureau

<sup>54</sup> Todd (2010) s. 52.

Saken gikk for engelsk rett og transportøren ble her ansvarlig for tapet. Retten uttalte: *”As between shipowner and true goods owner, is the shipowner who controls the form, signature and issue of his bills.. If one of two innocent people must suffer for the fraud of a third, it is better that the loss falls on the shipowner, whose responsibility it is both to look to the integrity of his bills and to care for the cargo in his possession and to deliver it aright, rather than on the true goods owner, who holds a valid bill and expect to receive his goods in return for it”*. Retten mente altså at transportøren var nærmest til å bære ansvaret for tapet. Videre mente retten at transportøren kunne produsere konnossementer som vanskeligere lot seg forfalske eller hvor forfalskningen lettere kunne oppdages, for eksempel kunne man bruke vannmerke eller ha hevet logo på papiret da dette vil gjøre det vanskeligere å forfalske dokumentet. Retten slo også fast at *”The contract is to deliver, on production of the bill of lading, to the person entitled under the bill of lading”*. Med dette menes at transportøren har plikt til å levere mot *that bill of lading*. Med *that*, menes i dette tilfelle det originale konnossementet, og et forfalsket konnossement, vil aldri kunne bli *that bill of lading* da et forfalsket konnossement, ikke kan være det originale konnossementet som kontrakten henviser til. Senere i avhandlingen vil jeg som nevnt komme tilbake til denne dommen og ikke minst parallellene denne kan ha mot norsk rett og om utfallet nødvendigvis ville blitt det samme her.

Hvis transportøren utleverer lasten mot fremvisning av et forfalsket konnossement, er dette vanligvis ikke noe brudd på selve kontrakten, men den rettmessige eieren, kan, i mange tilfeller, likevel kreve erstatning fra transportøren.

Jeg vil nå ta for meg Motis-dommen som gikk for engelsk rett. Saken omhandlet transportørens ansvar ved utlevering mot forfalsket konnossement, selv om han var i aktsom god tro.

## 4.2 DAMPSKIBSSELSKAPET AF 1912 A/S V MOTIS EXPORTS LTD COURT OF APPEAL 21 DECEMBER 1999

Saken gjaldt gods som ble fraktet i containere under flere konnossementer. Varene ble fraktet på skip som eies eller drives av Dambskipsselskapet (saksøkte). Det ble brukt Maersk Line konnossement.<sup>55</sup>

Saken reiser spørsmål om transportøren var ansvarlig for tap av godset etter utlevering av lasten, når årsaken til tapet er bruk av forfalskede konnossementer. Det ble brukt forfalskede konnossementer for å skaffe opplysninger om levering og således også levering av varene ved mottakerhavnen. Det var verken kjent eller åpenbart for transportøren, at konnossementet var falskt.

Transportøren hevdet at dersom lasten gikk tapt, oppsto ikke tapet før etter at varene hadde forlatt skipet, og de hevdet derfor at de ikke ville være ansvarlig for det oppståtte tapet. Klausulen i konnossementet sa at transportøren ikke ville være ansvarlig for tap eller skade som oppstår før lasting og etter utlevering av godset.

Retten kom derimot til at transportøren var ansvarlig på bakgrunn av at lasten ble utlevert mot et forfalsket konnossement. Transportøren hadde kontraktsmessig plikt til å sikre at varene kun ble utlevert mot det originale konnossementet. Retten slo dette fast ved uttalelsen som nevnt foran: *"The contract is to deliver, on production of the bill of lading, to the person entitled under the bill of lading"*. Å utlevere mot et forfalsket konnossement, var etter rettens skjønn på lik linje med å utlevere mot et verdiløst papir. Avtalen fastslår at lasten skal utleveres mot *"that bill of lading"* og dersom transportøren går bort fra dette og utleverer mot et forfalsket konnossement, vil ikke dette tilfredsstillende avtalen som sier *"that bill of lading"* og transportøren vil derfor måtte bære risikoen for å måtte betale eventuelle kostnader ved utlevering mot et annet konnossement enn *"that bill of lading"*.

---

<sup>55</sup> For vilkår ved bruk av Maersk Line konnossementer, se:  
[http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our\\_services/general\\_business\\_terms/bill\\_of\\_lading\\_clauses](http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/general_business_terms/bill_of_lading_clauses)

Det ble gjort flere bemerkninger angående utleveringen. For det første ble det slått fast at essensen av et konnossement, er at transportøren både har rett til, men også er bundet til å levere varene kun mot fremvisning av konnossement med mindre han har mottatt notis om andre krav eller bedre eierskap til varene.

For det andre, kan ikke rette eier kreve utlevering av varene, uten fremvisning av konnossementet. Videre mente retten at risikoen for ansvaret ved utlevering mot et forfalsket konnossement var nærmest transportøren da det kun er han som har mulighet til å kontrollere blanketter, signaturer og utstedelser av konnossementer. Det er derfor nærliggende at ansvaret, også for utlevering mot falskt konnossement, ligger på transportøren. Noe av bakgrunnen for dette, mente retten var at når varene var i transportørens besittelse ville det å levere til rette vedkommende, være hans ansvar. Denne risikoen, kunne ikke pålegges den rettmessige eier som hadde et gyldig konnossement og således forventet å motta varene.

Et forfalsket konnossement var etter rettens syn bare et verdiløst stykke papir. Ifølge kontrakten skal transportøren kun utlevere lasten mot levering av originalt konnossement. Det er derfor mest nærliggende at det er transportøren som må dekke tapet og ikke en uskyldig kjøper som innehar konnossementet, et konnossement som egentlig gir retten til varene.

Jeg vil i det videre ta for meg Motis-dommens betydning før jeg vil se på dens forhold til norsk rett og forsøke å finne holdepunkter for hvordan en slik sak hadde endt dersom den hadde gått for norsk rett.

### 4.3 BETRAKTINGER

Uavhengig om det er tale om et negotiabelt eller et ikke-negotiabelt konnossement, er det klart at transportøren ikke kan utlevere varene uten at konnossementet fremvises. I Motis-dommen uttalte dommeren blant annet at det har over lang tid har blitt etablert en forpliktelse for transportøren til kun å levere ut varene mot fremvisning av originalt konnossement, forutsatt at han ikke har vet eller burde vite om at det er noen andre som har samme, eller bedre rett til varene. Videre uttalte retten at det virket sannsynlig at betydningen av denne forpliktelsen, stammet fra negotiable konnossementers natur.

I dansk rett gikk det en sak for Landsrettsdom i 1972, U.f.R 1972 side 849. Dette var en sak der rederiet ble ansvarlig for at de hadde utlevert varene til en mottaker som ikke hadde kunnet fremvise det originale konnossementet, men han fremviste en rebmurs. Risikoen for at denne var ugyldig, mente retten at rederiet selv måtte bære. ND 1954 side 373, var en tilsvarende sak. Retten presiserte her at hvor utlevering uten fremvisning av konnossement, skjer dette på transportørens egen risiko, og at han uavhengig av eventuelle idemnitetsklæringer, stadig er ansvarlig overfor innehaveren av konnossementet. Et av rettens holdepunkter, var at konnossementets verdi som et kredittobjekt ville bli svekket dersom transportøren i slike tilfelle ikke ble pålagt ansvar. Avgjørelsene stadfester betydningen av konnossementet og at innehaveren av et konnossement, skal kunne stole på konnossementets verdi som et verdipapir. Det utstedes ofte flere eksemplarer av konnossementet, og ved utlevering av lasten mot et konnossement, blir de resterende konnossementene ugyldig. Dette stemmer også overens med de nye reglene om elektroniske konnossementer, se nedenfor om dette. Ofte brukes standardvilkåret "One being accomplished, the others stand void" for å stadfeste at de resterende konnossementene mister sin betydning når et av eksemplarene er innløst og lasten utlevert.



#### 4.4 FORHOLDET TIL NORSK RETT

Jeg vil i denne delen forsøke og ta for meg hva som hadde skjedd dersom en slik type sak kom for norsk rett.

Som nevnt tidligere, plikter transportøren å sørge for at godset blir utlevert til rette vedkommende. Innehaveren er også berettiget til å få lasten utlevert, dersom han oppfyller vilkårene i sjøl § 292 jf §§ 302 og 304. Hvordan vil det da stille seg senere dersom det viser seg at konnossementet som lasten ble utlevert mot, var forfalsket, og transportøren utleverte i god tro? Det kan da sies at transportøren likevel ikke rettmessig har oppfylt både transportavtalen og konnossementet.

I Motis-dommen som omtalt overfor, utleverte transportøren i god tro mot falskt konnossement, deretter krevde innehaveren av det ekte dokumentet utlevering. Han vant videre frem med sitt krav på erstatning da retten mente at kontraktsmessig oppfyllelse ikke innebar å utlevere lasten mot et falskt konnossement da det i realiteten var et verdiløst dokument. Retten mente at "that bill of lading" som avtalen viser til, kun mener det originale konnossementet og at et forfalsket konnossement, ikke vil kunne ses på som "that bill of lading", ergo var et forfalsket konnossement, et verdiløst papir. Videre mente retten at transportøren kunne gjort noe mer for å unngå problemstillingen ved og for eksempel bruke vannmerke eller uthevet logo på konnossementet. Dette ville gjøre dokumentet vanskeligere å forfalske.

I norsk rett har det ikke vært tilsvarende saker i rettssystemet. Spørsmålet blir da om den norske rett burde legge seg på samme linje som den engelske har valgt å gjøre eller om det finnes holdepunkter for et annet resultat i norsk rett?

Hovedreglen om utleveringsansvaret finnes i sjøl § 292 nr. 2 som hjemler at transportøren plikter kun å utlevere godset mot tilbakelevering av konnossementet. Videre er den som foreviser konnossementet, eller ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer eller erklæring om overdragelse in blanco, legitimert som mottaker av godset, sjøl § 302. Dette gjør at mottakeren kan kreve utlevering, jf sjøl § 304.

Selv om utlevering er gjort til en som ikke er legitimert til å ta i mot den, vil oppfyllelsen i mange tilfelle virke befriende dersom transportøren med grunn trodde at vedkommende var legitimert, at han med andre ord var i god tro fordi vedkommende var legitimert til å ta i mot varene.<sup>56</sup>

I gbl § 28 fremkommer det at dersom debitor (transportøren) i god tro utleverer lasten til den som fremviser konnossementet, blir han fri for erstatningsansvar. Som nevnt tidligere, kan også gjeldsbrevloven i stor grad også benyttes på sjørettens problemstillinger. Hovedregelen i gjeldsbrevloven er at debitor blir fri for ansvar ved å betale til erververen når denne har fått gjeldsbrevet skriftlig overdratt til deg. Dette betyr at transportøren må få konnossementet overdratt til seg før han kan utlevere varene. Videre gjelder dette uavhengig om overdragelsen er gyldig eller ikke i forhold til kjøper og selger.

Gbl § 17 oppstiller de innsigelser debitor fortsatt har i behold. Blant disse innsigelsene, er at gjeldsbrevet er falskt eller forfalsket. I Motis-dommen uttalte retten at transportøren lett kunne gjøre konnossementet vanskeligere å forfalske, ved og for eksempel bruke vannmerke eller andre kjennetegn som ville gjøre det vanskeligere å forfalske. Etter norsk rett, vil han fortsatt ha innsigelsesmuligheten etter gbl § 17, men hans handlemåte kan likevel pådra han erstatningsansvar etter alminnelige erstatningsregler.<sup>57</sup> Dette gjelder uavhengig om han er i god tro.

Negotiable dokumenter, kan sies å være innløsningspapirer. Med dette menes at transportøren, i dette tilfelle, kan nekte utlevering dersom han ikke får konnossementet tilbake samt kvittering for utlevert last, jf gbl § 21 og sjøl § 304. Hensikten med negotiable dokumenter som konnossementer, er både at de raskt og enkelt skal kunne omsettes, men ikke minst er det også selvsagt at de kan innfris uten særlig risiko for transportøren, og uten at det verken skal være kostbart eller hale ut i tid, ergo er effektiviteten en viktig faktor til at det er nettopp konnossementet som velges som fraktbrev.

---

<sup>56</sup> Hagstrøm (2009) s. 189

<sup>57</sup> Erling Selvig note 66 til gjeldsbrevloven på [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no)

Ved alminnelige fordringer, som sjøfraktbrev, må debitor undersøke at han utleverer til rett person, men ved negotiable dokumenter, gjelder det at debitor som regel blir fri når han i aktsom god tro utleverer til den legitimerede, jf gbl § 19.<sup>58</sup> Etter gbl § 19 blir debitor fri for eventuelt erstatningsansvar dersom han har vært så aktsom som det kan forventes, selv om mottakeren viser seg ikke å ha rett til å få lasten utlevert. Dette betyr at transportøren i utgangspunktet kan utlevere lasten med befriende virkning til den som legitimerer seg, selv om det i ettertid viser seg at han ikke var rettmessig eier av konnossementet likevel. Det er etter paragrafen uten betydning hvilken mangel det er ved legitimasjonshaverens rett til konnossementet så lenge transportøren er i aktsom god tro. Vilkåret er selvsagt at transportøren har sørget for at legitimasjonshaveren leverte konnossementet tilbake. Dersom lasten er utlevert uten mot konnossementet, er transportøren erstatningsansvarlig uansett, jf sjøl. § 292 jf §§ 302 og 304.

Dette er alle faktorer som peker i retning av at transportøren ikke vil bli erstatningsansvarlig dersom det skulle dukke opp en slik sak for norsk rett.

Gjeldsbrevloven har som nevnt flere hjemler som fritar transportøren ansvar så lenge han har vært i aktsom god tro og fått konnossementet overdratt til seg. Likevel, vil han kunne bli erstatningsansvarlig dersom han har utstedt et konnossement som lett kan forfalskes. Dette ble også fremholdt i Motis-dommen. At transportøren får et visst erstatningsansvar når han har utstedt et verdipapir som lett kan forfalskes, burde bare mangle, men vil dette faktum da gjøre at han blir erstatningsansvarlig fullt ut?

Det kan videre stilles spørsmål, hvorfor det ikke finnes noe klare regler på dette, både i norsk, men kanskje ikke minst i internasjonal rett? Det er snakk om store summer som hver dag fraktes sjøveien. Problemstillingen er ikke direkte berørt i lovgivningen. Selv om det ikke er en problemstilling som daglig settes på spissen, vil det være hensiktsmessig å ha klarlagte regler på hvem som skal bære ansvaret den dagen det faktisk skjer.

---

<sup>58</sup> Knophs oversikt over Norges rett (2004) s. 351

Det at det har vært en sak i engelsk rett og det er også noen eksempler på at det har skjedd i svært fattige land som for eksempel Somalia, tyder på at det skjer og når denne typen saker oppstår, er det svært viktig at det finnes klarlagte regler om ansvarsfordelingen.

Et viktig spørsmål som må klarlegges, er hvem som er nærmest til å bære risikoen for at slike ting skjer og ikke minst hvem som skal bære det økonomiske ansvaret.

Transportøren er den som i utgangspunktet har ansvaret for tingen frem til riktig mottaker har fått lasten utlevert. Han plikter således kun å utlevere mot tilbakelevering av konnossementet. I Motis-saken, var transportøren i aktsom god tro da han utleverte. Dette betyr at han hadde gjort alt riktig i så måte og han hadde også handlet i tråd med sedvane.

Når det gjelder mottakeren, dukket han opp etter at transportøren hadde utlevert lasten mot det falske konnossementet. Mottakeren hadde således ingenting med selve utleveringen å gjøre, og det kan vel da sies at det ville være urettmessig om han da ville måtte bære kostnadene for en last han var rettmessig eier til, men som han ikke fikk utlevert fordi transportøren allerede hadde utlevert til en annen før han kom? Den rettmessige mottakeren, hadde ingen innsigelsesmulighet da den urettmessige "eieren" fikk lasten utlevert, han hadde ingen mulighet til å stoppe utleveringen av lasten og da han kom for å få lasten utlevert, var det allerede for sent. Utlevering hadde alt skjedd. Likevel, hadde mottakeren konnossementet, et verdipapir i hende, som viser at han hadde krav på å få lasten utlevert. Da dette var en last som ikke lenger var tilgjengelig, fikk han ikke noe last. Men hvem er da nærmest til å betale for det økonomiske tapet han er påført?

I dette tilfelle, er det snakk om to profesjonelle parter. Transportørens oppgave, er å frakte lasten til mottakerhavnen og utlevere det mot tilbakelevering av konnossementet. Dersom det finnes flere eksemplarer av konnossementet, holder det at kun ett eksemplar blir tilbakelevert, jf sjøl § 302 annet ledd. Av paragrafens første ledd fremkommer det at den som fremtrer som rett innehaver, er legitimert som mottaker av godset, jf gbl § 13.

Dersom vilkårene her er oppfylt, altså at transportøren utleverer godset i aktsom god tro, er det knyttet rettsvirkninger etter gbl §§ 14, 15, 18 og 19. Som nevnt overfor, gjør dette at transportøren normalt vil vinne rett etter slike disposisjoner.

Som nevnt tidligere, foreligger det brudd på sjøl § 304 dersom transportøren leverer varene uten mot konnossementet. Dersom dette skulle vise seg å være en uriktig levering, kan transportøren bli ansvarlig overfor rette mottaker. Dette ble slått fast i RT. 1928 side 885. Transportøren ble her holdt ansvarlig for å ha utlevert godset uten fremvisning av konnossementet til det som skulle vise seg å være en uberettiget mottaker. Dommen fastsatte videre at sender og mottaker skal kunne stole på transportøren i forhold til at det kun skal kunne utleveres til rette mottaker. Det samme vil også gjelde dersom transportøren utleverer til feil person, jf sjøl § 302. Transportøren plikter således å sjekke av ihendehaveren av konnossementet er berettiget mottaker.

Utleveringsansvaret nevnes ikke spesifikt i sjøloven.<sup>59</sup> I forarbeidene til den gamle sjøloven av 1893 og konnossementloven fra 1938 nevnes utleveringsansvaret. I sjøloven av 1893 gikk utleveringsansvaret under transportørens ansvar for godset, jf lovens § 118; *"Blir godset beskadiget eller går gods tapt mens det er i bortfrakterens varetekt, ombord eller i land, er han pliktig til å erstatte skaden med mindre det må antas at den ikke skyldes feil eller forsømmelse av han selv eller nogen som han svarer for"*. I forarbeidene til denne loven, var det presisert at tap av gods foreligger ikke bare når det er gått fysisk til grunne, men at dette også dekker tap som følge av at transportøren har utlevert til uberettiget mottaker.<sup>60</sup>

Det er klart at dersom transportøren utleverer lasten mot det han vet er et falskt konnossement, vil han være erstatningsansvarlig. For å bli fritatt for erstatningsansvar, kreves det i det minste at han er i aktsom god tro, jf sjøl § 302.

---

<sup>59</sup> Det nevnes kun i forbindelse med foreldelsesfristen i sjøl § 201 nr 8. Det nevnes heller ikke forarbeidene, jf NOU 1993: 36 side 35

<sup>60</sup> Sjølovkommisjonens innstilling 1936 side 46, ot.prp. 23 / 1937

I forarbeidene til sjøloven av 1893<sup>61</sup> fremkommer det at dersom transportøren har utlevert til den oppmøtte, jf sjøl § 302, mot presentasjon av konnossement, er han ansvarsfri dersom han gjorde dette i aktsom god tro. Dette stemmer også med den generelle rettstilling på andre rettsområder.<sup>62</sup> Når det gjelder hvorvidt transportøren var i god tro, må det foretas en helhetsvurdering av hva en fornuftig aktsom transportør ville visst eller gjort i lignende tilfeller.<sup>63</sup>

Dersom det skulle oppstå en situasjon der transportøren har utlevert lasten i aktsom god tro mot et falskt konnossement, vil det etter det foregående kunne bli to forskjellige løsninger hva gjelder risikoen for ansvar.

Det første scenarioet er der transportøren har gjort en innsats hva gjelder vanskelighetsgrad for å kunne forfalske konnossementet, ved for eksempel vannmerke, uthevet logoer eller lignende<sup>64</sup>. Han utleverer lasten mot et forfalsket konnossement, men er i aktsom god tro. I dette tilfelle, har transportøren gjort det han kunne for å forhindre feilutlevering og han vil således være fri for ansvar både etter sjøloven og gjeldsbrevloven. Dette støttes også av både Erling Selvig<sup>65</sup>, men også ikke minst Motisdommen der det ble fremholdt som et argument at transportøren i større grad kunne gjort konnossementet vanskeligere å forfalske og dermed også unngå ansvar. Dette argumentet kom som et tilleggsargument til at transportøren pliktet å kun utlevere lasten mot "*that bill of lading*". Dette utfallet støttes også av den allmenne oppfatningen at dersom man har vært i aktsom god tro, samtidig som man har gjort det man kunne for å unngå en situasjon som den foreliggende, bør man også bli fri for ansvar. Dersom det ikke hadde vært tilfelle, ville det ikke vært noe vits å yte en slik ekstrainsats for transportøren, for dersom noe skulle skje, ville han uavhengig sin innsats, likevel vært erstatningsansvarlig,

---

<sup>61</sup> Sjølovkomisjonens innstilling 1936 side 70, ot.prp. 23 / 1937

<sup>62</sup> Jf blant annet godtroerverv.

<sup>63</sup> Det er ikke holdepunkter for at rettstilstanden har endret seg på dette punkt, jf Falkanger og Bull (2004) side 234.

<sup>64</sup> Jf Motisdommen og Erling Selvigs note 66 til gjeldsbrevloven på [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no)

<sup>65</sup> Erling Selvigs note 66 til gjeldsbrevloven på [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no)

Det andre scenarioet er at transportøren fortsatt utleverte konnossementet i aktsom god tro, men han hadde ikke gjort en ekstrainsats for å gjøre konnossementet vanskeligere å forfalske. Selv om transportøren har gjort den aktsomhetsvurderingen som er påkrevet for å bli fri for ansvar, jf sjøloven og gjeldsbrevloven, vil han likevel kunne idømmes erstatningsansvar da konnossementet lett kunne forfalskes.

Dette er også noe som kan sies å ha støtte i Motis-dommen da det spesifikt blir uttalt at transportøren kunne gjort noe mer for å vanskeliggjøre forfalskning av dokumentet.

Jeg konkluderer dermed, på bakgrunn av det foreliggende med at transportøren i det første tilfelle, hvor han utleverte i god tro og hadde utstedt et konnossement med for eksempel vannmerke, ikke blir erstatningsansvarlig. I motsetning vil han bli ansvarlig i det andre tilfelle, der han ikke hadde utstedt et konnossement som kunne vanskeliggjøre forfalskning.

I det følgende vil jeg ta for meg om transportøren bør pålegges å utstede konnossementer som vil vanskeliggjøre forfalskning.

Videre blir spørsmålet i dette tilfelle om transportøren kan få ansvaret sitt dekket gjennom P&I-forsikringen. Dette er noe jeg vil komme tilbake til nedenfor da jeg vil ta for meg P&I forsikringen.

Jeg vil nå drøfte om transportøren bør pålegges å utstede konnossementer som kan vanskeliggjøre forfalskning.

#### 4.5 BØR TRANSPORTØREN PÅLEGGES Å UTSTEDE KONNOSSEMENTER SOM VANSKELIGGJØR FORFALSKNING?

Spørsmålet i det følgende, vil være om transportøren bør pålegges å utstede konnossementer som gjør forfalskning av dokumentet vanskeligere og om dette bør være et absolutt krav?

Det finnes mange typer transportører. Noen er store, veldig store, mens andre transportører er små. Vil det være hensiktsmessig å pålegge alle disse å utstede konnossementer som er vanskelige å forfalske, for å unngå risikoen for et eventuelt ansvar dersom det skulle vise seg at de har utlevert last mot et forfalsket konnossement. For det første, er det svært få saker, spesielt i vår del av verden, som omhandler denne problemstillingen. For det andre, er dette et krav som, for mange, spesielt de små transportfirmaene, kan være svært kostnadsfullt.

Problemstillingen vil således være om et slikt krav i det hele tatt vil være realistisk. Hovedregelen om transportørens ansvar finnes i sjøl § 275 første ledd ”*Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for*”.

Transportøren er med andre ord som hovedregel ansvarlig for et eventuelt tap som måtte oppstå, men som vi har sett tidligere, vil han kunne bli fri for ansvar dersom han er i aktsom god tro dersom han utleverer mot et forfalsket konnossement, men vilkåret vil da være, at han i tillegg til å være i aktsom god tro på utleveringstidspunktet, også har gjort en innsats for å vanskeliggjøre forfalsking av konnossementet. Dette kan gjøres ved blant annet vannmerke eller uthevet logo.



For at det skal kunne kreves av transportøren at han gjør disse tiltakene, må det lønne seg. I forretningslivet, handler alt stort sett om lønnsomhet. Dersom det for transportøren ikke vil lønne seg å bære kostnadene for disse tiltakene, vil han heller ikke gjøre det med mindre det er pålagt. Med tanke på hvor lite utbredt utlevering mot forfalsket konnossement er, vil det i utgangspunktet ikke lønne seg for transporten å utstede konnossementer som vanskeligere lar seg forfalske. Dette vil kun lønne seg, dersom transportøren har utstyret til dette fra før og det i så måte derfor ikke vil bli en nevneverdig ekstrakostnad for han å utstede konnossementer som vil være vanskeligere å forfalske. Dersom transportøren, ikke har utstyr til dette fra før, vil det derimot kunne være en stor økonomisk belastning å pålegge han en slik plikt, spesielt med tanke på hvor få slike saker det har vært i den senere tid. Videre, vil det i stor grad være de små transportørene som sannsynligvis, ikke har noe av dette utstyret og som således også må gjøre de store innkjøpene og kanskje må også bedriftsendringer innføres.

Dersom det skal innføres en plikt til å utstede konnossementer med for eksempel vannmerke eller logoer, vil det for mange transportører, være en stor omveltning og det vil også for mange koste kanskje mer enn det smaker, ettersom risikoen for å utlevere mot et forfalsket konnossement, ikke er så stor.<sup>66</sup>

Jeg vil i det videre ta for meg forfalskning ved sjøfraktbrev. Sjøfraktbrev er som nevnt, en motsats til konnossementet hva gjelder dokumentets funksjon. Jeg velger og kort ta for meg dette for å belyse at ansvarsfordelingen ved utlevering mot et forfalsket dokument, kan være forskjellig avhengig av hva slags dokumenttype det er tale om.

---

<sup>66</sup> Antall saker tyder på at dette ikke er et nevneverdig problem. Selv om det skjer slike saker, kan risikoen for det likevel sies å være relativt liten.

#### 4.6 FORFALSKNING VED SJØFRAKTBREV

Ved sjøfraktbrev er det som nevnt tidligere, navngitt mottaker på dokumentet og ved utlevering av lasten, må ikke dokumentet i original fremvises.

Etter sjøl § 275 er *”transportøren ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt”* jf paragrafens første ledd.

Dette betyr at transportøren som hovedregel, vil bli ansvarlig i slike tilfeller med mindre han kan *”godtgjøre at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for”*. Videre vil betydningen av dette, være at dersom godset blir stjålet, for eksempel på transportørens terminal, vil transportøren være ansvarlig. Det samme må således også være gjeldende dersom lasten utleveres mot at noen har stjålet rette eiers identitet for å få utlevert lasten. Dette vil da være å svindle til seg lasten ved å stjele en annens identitet. Likevel, er det naturlig å trekke linjen ved slik svindel til transportørens generelle omsorgsplikt for lasten.

I HR-2011-01797-A tolket retten sjøl § 275 og uttalte innunder dette *”Det er også klart at § 275 har videre rettevidde enn § 276 første ledd. Hovedregelen omfatter alle typer uaktsomme handlinger eller forsømmelser som fører til tap angitt i bestemmelsen”*.

Transportøren har selvsagt plikt til kun å utlevere lasten til riktig person.

Utgangspunktet, vil også her være, at han blir ansvarlig dersom han har utlevert lasten til noen som har stjålet rette eiers identitet og således får lasten utlevert. Sjøl § 275 er en uaktsomhetsbestemmelse. Dette betyr at dersom transportøren skal bli ansvarlig, må han ha utvist uaktsomhet. Videre er det omvendt bevisbyrde etter sjøl § 275. Dette betyr at transportøren selv må bevise at han var så aktsom som det kan kreves. Utover signatur, kan selvsagt kopi av legitimasjon være av betydning. Dersom svindleren har fremvist legitimasjon som i så måte gjør han til rette mottaker, kan det vanskelig forsvares at transportøren har opptrådt uaktsomt. Videre kan da spørsmålet stilles om hvordan transportøren kan bevise hva slags legitimasjon som er fremvist. Transportøren kan selvsagt ta en kopi av legitimasjonen som fremvises ved utlevering av lasten.

I den teknologiske verden vi nå lever i, er ikke dette verken et voldsomt krav ei heller et kostbart krav. Dersom transportøren har tatt kopi av innehavers legitimasjon, og samtidig kan fremlegge signaturen, bør dette være nok til å bevise hans aktsomhet og han vil derfor kunne bli fri for ansvar etter sjøl § 275, jf § 274 hva gjelder når lasten er i transportørens varetekt.

Han blir dermed ikke pålagt ansvar for feilaktig utlevering dersom transportøren var i aktsom god tro da han utleverte samt kontrollerte mottakerens legitimasjon.<sup>67</sup> ”*The carrier shall be under no liability for wrong delivery if he can prove that he has exercised care to ascertain that the party claiming to be the consignee is in the fact the party*”.<sup>68</sup>

På den annen side, er transportøren den eneste som har mulighet til å sjekke mottakers legitimasjon og som også dermed har mulighet til å avverge svindelen, og det kan derfor stilles spørsmål om ansvaret ved utlevering ved bruk av svindel, i det hele tatt burde kunne begrenses. Som vi har sett tidligere, kan det være mulig å vanskeliggjøre forfalskede konnossementer ved bruk av for eksempel vannmerke på dokumentet. Da et sjøfraktbrev, ikke må fremvises i original, kan ikke dette være en god løsning ved sjøfraktbrev.

Det vil være en løsning, som på mange måter ikke kan gjennomføres i praksis. På en annen side, er det heller ikke i transportørens interesse i å utlevere lasten til feil person (legger her til grunn at han er i aktsom god tro, og ikke de tilfeller hvor transportøren utleverer til feil person med forsett). Ved svindel, vil ikke transportøren vite om rette eier kan ha muliggjort en svindel, eller er med på det selv, for å kunne kreve erstatning fra transportøren samtidig som han får lasten. Dette er et viktig moment. Dersom transportøren uansett ville bli ansvarlig ved utlevering til urettmessig mottaker, ved for eksempel svindel, vil dette kunne øke antall svindelforsøk.

---

<sup>67</sup> Se Utgård (1996) side 93.

<sup>68</sup> Cmi Uniform Rules for Sea Waybills art 7 (bilag nr 10).

Jeg vil i det videre ta for meg Protection and indemnity (P&I). Dette er en forsikring som rederiene benytter seg av. Forsikringen dekker mye av ansvaret transportøren kan påføre seg. Jeg har i det følgende tatt for meg Gard, som er en av P&I klubbene. Jeg har valgt og kun ta for meg deres vilkår og trekke konklusjoner kun fra deres forsikringsvilkår. Jeg vil se på om transportøren kan være dekket av denne forsikringen dersom han påtar seg ansvar etter å ha utlevret last mot forfalsket konnossement.

## 5 PROTECTION AND INDEMNITY

Protection and Indemnity-forsikringen (P&I) er den sentrale ansvarsforsikring for rederiet som gir dekning for ansvar og tap som ikke omfattes av de ordinære forsikringene for skip og frakt. Forsikringen dekker blant annet skade på person, tapt liv ved for eksempel kollisjon, arbeidsuhell m.m. og skade på eller tap av last samt lasteskader. Videre omfatter forsikringen blant annet ekstraordinære omkostninger, oljesølsansvar, mulkt, tap som følge av blindpassasjerer og karanteneavgifter. I tillegg til dette omfatter gjerne forsikringen også dekning av konnossements –og utleveringsansvaret, og det er dette jeg vil ta for meg i det videre.<sup>69</sup> Jeg vil her ta for meg P&I fra Gard. I tillegg til dette, finnes det også flere store selskaper som driver med P&I og dette er blant annet Skuld, Swedish Club, The Japan Club og The American Club.<sup>70</sup>

Det finnes to P&I klubber i Norge og dette er Gard og Skuld, begge disse er medlem av The International Group of P&I Clubs. Ingen av disse selskapene har en nedre grense på størrelsen på skip som kan benytte seg av forsikringsordninger, Gard tilbyr imidlertid en viss gruppe mindre fartøyer forsikringer til en fast premie. Rundt 90 % av all sjøtransport er dekket av en av klubbene som er medlem av The International Group, som foruten Gard og Skuld blant annet inneholder selskaper som Swedish Club, The Japan Club og det American Club.<sup>71</sup>

P&I systemet er basert på at rederen kan begrense sitt ansvar, men P&I-dekningen går heller ikke lenger enn rederens ansvar. Dette betyr at dekningen vil være begrenset på samme måte som rederens ansvar er begrenset. Likevel betyr dette at i de tilfeller det foreligger feil fra rederiets side, slik at ansvarsgrensen brytes, vil det ubegrensede ansvaret være dekket av P&I-assurandøren innenfor det generelle taket.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> <http://www.harduensak.no/jusleksikon/P&I-forsikring>

<sup>70</sup> <http://home.online.no/~stril/Protection.html>

<sup>71</sup> <http://home.online.no/~stril/Protection.html>

<sup>72</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2002/nou-2002-15/8.html?id=145637> Ca. 90% av den havgående tonnasje i verden er dekket av klubbene som er medlem av The International Group. Som følge av drøftelser mellom EU-kommisjonen og The International Group har imidlertid klubbene innført en forsikringssum som fastsettes ved at retten til å innkreve katastrofetilskudd fra klubbenes medlemmer er maksimert til 2,5 % av det enkelte skips tingskadefond etter 1996-konvensjonen. Dette antas å gi en maksimum forsikringssum på ca. USD 4,25 mrd. pr. hendelse.

Forutsetningen er selvsagt at feilen fra rederiets side, ikke er så grov slik at forsikringsdekningen likevel ikke gjelder. Det er flere land som har unntatt krav fra retten til å begrense ansvaret.<sup>73</sup> I disse landene kan ikke P&I-assurandøren påberope seg ansvarsbegrensning og må derfor dekke kravene, så lenge det er innenfor taket som nevnt ovenfor, som er på ca USD 4,25 mrd.

Når det gjelder lasteansvar, er det Gards regel nummer 34 som kommer til anvendelse. For det første dekkes ansvar for tap, manke, skade eller annet ansvar rederiet holdes ansvarlig for, i forbindelse med korrekt lasting, lossing eller utlevering av lasten. Ansvar for utlevering av last uten at det negotiable konnossementet fremlegges, omfattes ikke av forsikringen.

Av forsikringsvilkårene fremgår det klart at det i de tilfeller der transportøren har vært med på svindel, for eksempel med å vite at han er med på å feilmerke konnossementet hva gjelder dato eller lastens innhold. Dette er klart at faller utenfor forsikringens dekningsområde, jf Gard regel 34b ix og x. Vilkårene er likevel tause hva gjelder utlevering mot et forfalsket konnossement.

For forsikringsselskapene vil problemstillingen rundt utlevering av last mot fremvisning av et forfalsket konnossement, ikke være så ulik den problemstilling som oppstår når lasten utleveres til feil mottaker eller uten at konnossementet fremvises. I de tilfeller lasten utleveres uten mot konnossementet, fremkommer det klart at forsikringen ikke dekker dette og at transportøren selv må bære det eventuelle ansvaret. I forarbeidene til sjøloven 1893 ble det som nevnt uttalt at feillevering av lasten, for eksempel mot et forfalsket konnossement, var å anse på lik linje som tap av lasten. Dette er ikke nevnt verken i forarbeidene til dagens sjølov, men Falkanger og Bull mener likevel at det ikke er holdepunkter for at dette standpunktet er endret<sup>74</sup>, i tillegg, er dette ikke eksplisitt nevnt i Gard sine egne regler. Problemstillingen om utleveringsansvar etter utlevering på bakgrunn av falskt konnossement, er svært lite problematisert. Det er kanskje ikke så rart ettersom det ikke skjer mange slike saker, men det vil likevel være greit å kunne klarlegge situasjonen som skulle oppstå, dersom det likevel skulle skje.

---

<sup>73</sup> Dette gjelder blant annet Storbritannia, Irland, Japan, Hong Kong og Kroatia

<sup>74</sup> Se Bull og Falkanger (2004) side 234 om at det ikke er holdepunkter for at rettstilstanden ikke har endret seg på dette punkt.

Når det gjelder forsikringsdekning, er selvsagt forsikringspolisen avgjørende. Gards forsikringspoliser inneholder henvisning til Gards egne regler. Dette betyr at dersom transportøren (som er den forsikringssikrede) utleverer mot et falskt konnossement, og på bakgrunn av dette, kommer i ansvar, vil transportøren ikke få dekket dette ansvaret under sin P&I forsikring, jf Gard vilkår 34 første ledd bokstav i: *"... the cover under this Rule 34.1 does not include: liabilities, costs and expenses arising out of delivery of cargo under a negotiable Bill of Lading without production of that Bill of Lading..."* *That* referer til det originale negotiable konnossementet. Et falskt konnossement er ifølge Gard et verdiløst papir og kan derfor aldri bli *"that Bill of Lading"*. Ansvaret transportøren derfor kan få, faller dermed utenfor forsikringsavtalens dekningsfelt. I teorien kan transportøren fremme krav under regel 2.5. *"Subject always to the provisions of Rule 2.4, the Association may in its absolute discretion exercise powers conferred in the Articles of Association to pay compensation in respect of a liability, loss, cost or expense which is not otherwise covered under these Rules"*. Terskelen for dekning etter denne regelen, er imidlertid høy.

Dette gjør at Gard i stor grad legger seg på samme linje som det engelsk rett gjorde i Motis-saken hvor et falskt konnossement ble ansett på å være et verdiløst papir og på bakgrunn av dette, dekkes heller ikke eventuelt ansvar. Da Gard er et stort selskap, og hvorav deres kunder stort sett bedriver internasjonal sjøtransport, kan det sies å være naturlig at de legger seg nærmere den engelske retts standpunkt, enn det som sannsynligvis ville blitt resultatet i en tilsvarende sak for norsk rett.<sup>75</sup>

Det kan selvsagt stilles spørsmål om ikke norsk rett også burde lagt seg på samme linje, om at utlevering mot et forfalsket konnossement, ikke er utlevering mot *"et konnossement"* etter sjøl § 302 første ledd, da et forfalsket konnossement, ikke er det originale konnossementet som det i utgangspunktet refereres til i lovteksten.

---

<sup>75</sup> Med forbehold om vilkårene som nevnt ovenfor er i behold angående god tro, gjort en innsats for å avverge falske konnossementer osv. Se mer ovenfor.

Dette ville etter mitt skjønn, være å trekke ordlyden i denne bestemmelsen lenger enn ønskelig da det i utgangspunktet vil stride imot bestemmelser i blant annet gjeldsbrevloven, om at transportøren i utgangspunktet vil bli fri for ansvar dersom han har utlevert lasten i god tro. I tillegg til dette, vil transportøren da ha et ubegrenset ansvar, uavhengig hvilke forhåndsregler han har tatt, og hvorfor i all verden skal da transportøren ta på seg de kostnadene som påløper hvis han skal gjøre en innsats for å vanskeliggjøre forfalskning? Selv om forsikringsselskapene legger seg på denne linjen, er det ikke dermed sagt at norsk lovgivning og norsk rett skal legge seg på samme linje, noe denne problemstillingen er et godt eksempel på. Dersom transportøren får ansvar etter utlevering mot forfalsket konnossement, vil han som konkludert ovenfor, kun få ansvar, dersom han ikke har gjort en innsats for å forsøke å forhindre forfalskning av konnossementet. Det vil derfor også være rart, om et slikt ansvar, skal dekkes av P&I-forsikringen til transportøren, da dette er noe transportøren selv er ansvarlig for og ikke minst, vil det ikke være en vanskelig oppgave å tillegge transportøren. Det at han selv har ansvar for å vanskeliggjøre forfalskning av sine egne fraktdokumenter burde jo egentlig være relativt selvsagt.

Tidligere var standardformuleringen hva gjaldt utleveringen på Letter of Indemnity følgende: *"herby request you to deliver the said cargo X at (place where delivery is to be made)"*). Dette har blitt endret til følgende: *"herby request you to discharge the said cargo to X or such party as you believe to be represent X or to be acting on behalf of X at (place where discharge is to be made)"*. Denne endringen var det P&I klubbene som ønsket. Det er nærliggende å tro at bakgrunnen for endringen, var at transportøren lettere skulle kunne frasi seg ansvar som skulle komme til å oppstå ved eventuelle feilutleveringer. Den någjeldende formuleringen minker transportørens ansvar i stor grad og det kan derfor spørres om dette også vil frata han ansvar dersom han har utlevert mot et forfalsket konnossement, dersom den han utleverte til en slik at transportøren *"believe to represent X or acting on behalf of X"*.



Jeg vil i det følgende ta for meg om det er noe som kan gjøres for å unngå forfalskning av konnossementer. Jeg vil da i hovedsak ta for meg elektroniske konnossementer og se på de blant annet EDIFACT modellen, men også kort se på de utfordringene vi står ovenfor dersom dette skal innføres. Blant annet om lovgivingen er god nok, men ikke minst om holdningen og motivasjonen er tilstede for å kunne innføre dette.

## 6 HVA KAN GJØRES FOR Å UNNGÅ FORFALSKNING?

Konnossementet er et viktig fraktbrev som har bestått lenge og det er heller ingen grunn til å tro at dette er et dokument som er på vei ut av transportretten. Konnossementet finnes i mange former, hvor papirkonnossementer er den tradisjonelle formen på dokumentet. I tillegg til dette, finnes det elektroniske konnossementer som jeg nå vil komme inn på da det vil være en problemstilling om elektroniske konnossementer, kan være med på å forhindre eller vanskeliggjøre forfalskning av konnossementet.

### 6.1 ELEKTRONISKE KONNOSSEMENTER

Rotterdam-reglene kapittel tre tar for seg elektroniske konnossementer og artikkel 8 lyder: *"Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper"* Dersom det benyttes elektronisk konnossement, må det inneholde bestemmelser som blant annet fastsetter *"The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder"*. Dette betyr at dokumentet må fastsette på hvilken måte innehaveren av det elektroniske konnossementet, kan bevise at han er riktig innehaver og hvilke legitimasjonsregler de således skal legge til grunn ved utlevering av lasten.

Sjøl § 296 in fine sier at konnossementet må være underskrevet, og at denne underskriften kan være elektronisk. Det finnes ikke mange regler om elektroniske konnossementer den någjeldende sjøloven, men dette er som nevnt regulert i blant annet Rotterdam-reglene som Norge har underskrevet. I tillegg er det nå også en sjølovkomité som er nedsatt for å arbeide med å se på muligheten for en ny sjølov. Det må da også nedfelles flere regler som omhandler elektroniske konnossementer. Elektroniske konnossementer, blir i dag generelt lite brukt, men dette er noe som selvsagt kan endres over tid, spesielt når både informasjonen og sikkerheten rundt dette vil føles sikrere.

EDI er forkortelse for ”Electronic Data Interchange”. Formålet med EDI er å erstatte papirdokumenter med elektronisk data. Med elektronisk data, menes i denne forbindelse, et datasystem hvor de samme funksjonene som et papirkonnossement, blir utført. For at dette skal kunne bli en suksess, må systemet oppfattes som svært pålitelig samt at det må være mulig å sikre informasjonen, slik at ingen kan endre eller manipulere denne uten å etterlate seg spor.

Selve begrepet EDI har eksistert i mange år og oppstod da transportbransjen ønsket å finne en løsning på overveldende papirarbeid. I begynnelsen ble det da utviklet egne standarder for hver enkelt bedrift. Dette hadde selvsagte begrensninger dersom utveksling av informasjon mellom bedriftene var ønskelig, noe det gjerne er. Dette var bakgrunnen for at det var ønskelig med egne bransjestandarder som kunne ivareta behovene til større grupper. I dag foregår gjerne handelen også på tvers av bransjene og det er derfor nødvendig med en internasjonal standard på tvers av bransjene. I 1985 fantes det to ulike standarder som begge hadde oppnådd anerkjennelse. Den ene var ANSI ASC X12,<sup>76</sup> denne ble brukt i Nord-Amerika. I Europa ble en standard med navnet GTDI<sup>77</sup> brukt. Dette resulterte i den uheldige løsningen at det fantes to standarder for EDI, både en europeisk og en amerikansk. Det ble derfor utnevnt et FN-utvalg, ECE,<sup>78</sup> som skulle forenkle handelsrutinene og utvikle en standard. Det ble enighet om å utvikle en felles standard basert på både den amerikanske og den europeiske løsningen. Dette arbeidet førte til den nye standarden, som ble presentert i 1986 og UN/EDIFACT<sup>79</sup> ble da vedtatt.

En mulighet kan med andre ord være, at man i økende grad benytter seg av elektroniske konnossementer og digital signatur. Husayuki Tsukuma skrev i 2010 en artikkel om dette.<sup>80</sup> Det finnes i dag to relevante EDI.<sup>81</sup> Den ene er UN/EDIFACT.<sup>82</sup> EDIFACT er en global standard som FN er øverst ansvarlig for.

---

<sup>76</sup> American National Standard Institute Accredited Standards Committee

<sup>77</sup> Guidelines for Trade Data Interchange

<sup>78</sup> United Nations Working Party on the Facilitation of Trade Procedures

<sup>79</sup> United Nations rules for EDI for Administration, Commerce and Transport.

<sup>80</sup> Secure electronics bills of lading: Blind counts and digital signatures” (2010).

<sup>81</sup> Elektronisk dokumentutveksling.

<sup>82</sup> The Electronic Data Interchange for Administration.

Den andre er ASC X12 standard. Denne er standarden i Nord-Amerika.

Begge standardene gir regler for utforming og elektronisk utveksling av protokoller og standardmeldinger. Ettersom EDIFACT er den største globale standarden, er det også den jeg vil ta for meg i det følgende.

Kapittel 3 i Rotterdam-reglene tar for seg elektroniske konnossementer. Artikkel 8 regulerer at transportdokumenter under Rotterdam-reglene, kan registreres elektronisk. Artikkel 9 oppstiller vilkår som må oppfylles for at man skal kunne bruke elektroniske konnossementer. Artikkel 10 tar derimot for seg hvordan man kan gjøre om et papirkonnossement til et elektronisk konnossement og hvilke vilkår som må oppfylles. Blant annet må innehaveren av papirkonnossementet levere disse til transportøren. Konnossementet vil da ikke lenger være gyldig.

Forfalskninger av dokumenter er en utfordring, både når det gjelder papir og elektroniske dokumenter. Elektroniske dokumenter på et format som er redigerbare (for eksempel Word), er lette å forfalske. PDF dokumenter med scannede signaturer er vanskeligere, men det finnes også verktøy for å manipulere disse. Å redigere på et signert digitalt dokument for å forfalske dette er åpenbart en ulovlig handling på lik linje med forfalskning av papir dokumenter.<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> Anne Salvesen, Norstella.

## 6.2 EDIFACT:

EDIFACT er en anerkjent internasjonal standard for EDI og brukes i et bredt bransjespekter, blant annet innenfor sjøtransport, men da særskilt innenfor linjetransport da det ellers ikke er spesielt utbredt. Programmet inneholder mange elementer og kataloger som til en viss grad, er standardisert. EDIFACT definerer i seg selv, ikke mediet meldingen er sendt i, eller protokollene som brukes. Standarden definerer kun meldinger og innholdet i meldingene.

Dette er et eksempel på hvordan en EDIFACT melding kan se ut:<sup>84</sup>

Service String Advice	UNA	Conditional
+----- Interchange Header	UNB	Mandatory
+--- Functional Group Header	UNG	Conditional
+- Message Header	UNH	Mandatory
User Data Segments		As required
+- Message Trailer	UNT	Mandatory
+--- Functional Group Trailer	UNE	Conditional
+----- Interchange Trailer	UNZ	Mandatory

## 6.3 Hva kan elektronisk signering sikre?

For det første så er det en sikker verifikasjon av hvem som har signert dokumentet. Videre kan det sikre integritet, at ingen har endret dokumentet etter at det ble signert. For det tredje kan det sies å være sikrere i forhold til innsyn. Dette er i utgangspunktet ikke en del av den elektroniske signaturen, men det blir likevel brukt mye sammen med den da innholder kan bli kryptert slik at det kun er mottakeren som kan lese det.

---

<sup>84</sup> <http://www.edifactory.de/unedifact> Se mer samt at hele dokumentet hvor eksempelet er fra, finnes på denne siden.

Dette gjør at det på mange måter kan sies å være vanskeligere å forfalske et elektronisk signert dokument enn å forfalske et papirdokument, især hvis riktige sikkerhetsprosedyrer blir fulgt. Likevel kan det virke som det er en høy terskel for å komme mer i gang med digitale signaturer. Flere offentlige instanser er nå i gang med å innføre eID<sup>85</sup> i sine tjenester. Forhåpentligvis vil dette gjøre at også flere bransjer, vil ta i bruk denne formen for dokumenter. Dette sammenholdt med at det er nedsatt en sjølovkomité som skal revidere den någjeldende sjøloven samt at vi har underskrevet Rotterdam-reglene, som nå også skal inn i den norske sjøloven, kan etterhvert lette skepsisen som mange selskaper nå har mot elektroniske konnossementer.

#### 6.4 Hindringer til å innføre elektronisk signatur?

Det er flere hindringer hva gjelder å innføre elektronisk signatur. Det kan virke som om disse problemene i større grad gjelder det rettslige og ikke det tekniske. Den generelle oppfatningen hva gjelder et dokument som må være signert, er at det skal være et papirdokument med signatur i håndskrift. EDI tar derimot sikte på å lette bruken av elektroniske konnossementer. Problemstillinger som kan nevnes hva gjelder bruk av elektroniske konnossementer, er for det første om det holder at signaturen er elektronisk, der loven krever at dokumentet må være signert for å være gyldig. Regler for hvordan dette kan løses, finnes i Rotterdam artikkel 38 nummer 2. For det andre oppstilles det krav i loven om at en original av konnossementet må fremvises for å få lasten utlevert. Spørsmålet blir da hva menes egentlig med en original? Holder det med en print av det elektroniske konnossementet som også er elektronisk signert? Av Rotterdam-reglene artikkel 9 første ledd bokstav d. Bestemmelsen fastsetter at dette er noe partene selv må bestemme ved inngåelsen av kontrakten som bestemmer at det skal benyttes elektroniske konnossementer. Videre kommer problemstillinger om hvordan lagringen av disse dokumentene foregår og ikke minst bevisverdien av slike elektroniske meldinger.<sup>86</sup>

---

<sup>85</sup> Elektronisk ID

<sup>86</sup> <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1768559&fileId=1786435>

## 7 KONKLUSJON

Jeg har i arbeidet med denne oppgaven forsøkt å belyse risikoen for ansvar ved utlevering av last mot et forfalsket konnossement. Etter å ha skrevet oppgaven, finner jeg dette emnet nå bedre belyst i forhold til hvordan en slik ansvarsfordeling kan komme til å bli dersom det hadde vært en sak som omhandlet utlevering av last mot forfalsket konnossement, for norsk rett. Jeg synes arbeidet med oppgaven har vært både spennende og lærerikt og jeg føler at hensikten med å skrive oppgaven, å gjøre seg bedre kjent med ansvaret rundt utlevering mot forfalsket konnossement, har blitt realisert.

I arbeidet med denne oppgaven så jeg først på definisjonen på hva et konnossement er. Dette var viktig for forståelsen av oppgavens elementære innhold. Videre tok jeg for meg den historiske utviklingen av dokumentet. Konnossementet har en svært lang historie og har hatt flere funksjoner i sin tid som et fraktdokument. Motstykke til konnossementet er sjøfraktbrev. Dette dokumentet er et ikke-negotiabelt dokument og har i navngitt mottaker. I motsetning til sjøfraktbrevet, er konnossementet negotiabelt og kan således omsettes helt frem til lasten er utlevert mot konnossementet. Dette gjør også at forfalskning lettere kan gjennomføres ved konnossement da en konnossementinnehaver er legitimert, kun ved at han har konnossementet i hende. Ved sjøfraktbrev, er det derimot ikke krav om at dokumentet i original må fremvises for å få lasten utlevert. Ved sjøfraktbrev, holder det at mottakeren, kun kan legitimere seg. For å kunne belyse oppgavens tema godt nok, måtte jeg også se på annen lovgiving utover sjølovens bestemmelser. Ansvaret ved utlevering mot forfalsket konnossement, er ikke behandlet i sjøloven og det var derfor naturlig å trekke paralleller mot gjeldsbrevloven. Gjeldsbrevloven har flere bestemmelser som kan brukes også på tilfeller som behandles i denne oppgaven og det var også her jeg fant flere av holdepunktene for de løsningene jeg presenterte i oppgaven. For eksempel, var det i en note til gjeldsbrevloven på [www.rechtsdata.no](http://www.rechtsdata.no) at Erling Selvig støttet argumentet om at transportøren kunne bli fri for ansvar selv om han hadde utlevert lasten mot forfalsket konnossement, dersom han hadde sørget for at konnossementet ikke så lett lot seg forfalske, ved for eksempel vannmerke. Jeg valgte også og se på reglene om godtroerverv.

Da konnossementet er et omsettelig gjeldsbrev, kan tilfelle tenkes der en godtroende erverver kjøper et forfalsket konnossement. Hvilke rettighet vil da dette forfalskede konnossementet gi vedkommende? Sjøl § 306 har bestemmelser hva gjelder godtroerverv og en godtroende erverver vil kunne vinne rett til lasten dersom vilkårene er oppfylt. Jeg antar at dette også vil kunne gjelde for godtroende erverver som har ervervet et forfalsket konnossement. Kjøpsloven har bestemmelser ved bruk av konnossementer og jeg følte det derfor naturlig at dette kort ble behandlet. Rembursrgelene springer ut av kjøpsretten og ble således behandlet innunder dette temaet.

Når det gjelder utlevering mot forfalsket konnossement, synes jeg det var svært spennende tema og jeg synes det er merkelig at det ikke finnes bestemmelser om dette. Det er store summer som hvert år fraktes via sjøveien og det at det er såpass stor usikkerhet over hvem som vil måtte bære ansvaret i slike tilfeller synes jeg er merkelig. Jeg valgte og se på Motis-dommen som gikk for engelsk rett. I denne dommen fant jeg holdepunkter for min videre fremstilling. Dommen fremholdt at utlevering mot et forfalsket konnossement, kunne betraktes som utlevering mot et verdiløst papir da det ikke var "that bill of lading" som avtalen refererte til. Videre fremholdt retten som et tilleggsargument at transportøren kunne forhindret, eller hvertfall vanskeliggjort forfalskning av konnossementet dersom han hadde sørget for, for eksempel vannmerke eller uthevet logo på konnossementet. Dette var noe jeg la vekt på i min videre fremstilling da jeg mente at dette kunne være et moment mot at transportøren skulle bære ansvaret dersom han hadde utlevert mot et forfalsket dokument. Videre gikk jeg således inn i en drøftelse om transportøren burde pålegges kun å utstede konnossementer som vil være vanskeligere å forfalske. Dette ville vært tiltak som kunne vært svært kostbare og antall saker som omhandler utlevering mot forfalsket konnossement, har heller ikke vært mange. På bakgrunn av dette, ville et slikt påbud ikke vært hensiktsmessig. Dette støttes spesielt av at det finnes mange mindre rederifirmaer og det å pålegge de å gjøre store investeringer som dette fort kunne blitt, vil for mange være et stort økonomisk inngrepen som totalt sett ikke ville vært realistisk, og kanskje heller ikke effektivt.



Jeg kom deretter kort innpå forfalskning ved sjøfraktbrev. Hensikten med dette var å belyse at sjøfraktbrev og konnossement er to svært forskjellige dokumenter og at ”løsningen” ved utlevering mot forfalsket konnossement ikke kan sammenlignes dersom det er tale om sjøfraktbrev. I tillegg til dette, kan forfalskning ved sjøfraktbrev utarte seg annerledes da det gjerne kan være tale om stjålen identitet, mens det ved konnossement er tale om et forfalsket dokument, hvor dokumentet er nøkkelen til lasten. Ved sjøfraktbrev, er det en navngitt mottakker som må legitimere seg, mens ved konnossement, må selve dokumentet tilbakeleveres ved å få lasten utlevert. Mulig forfalskning, kan dermed arte seg svært annerledes.

Jeg valgte videre og se på P&I forsikringen. Jeg var i forbindelse med dette kontakt med Gard og de ville legge seg på samme linje som Motis-dommen. Når det er deres vilkår som skal tolkes og hvorvidt Gard må utbetale eller ikke, ønsker de selvsagt ikke å måtte risikere å betale dersom transportøren har utlevert mot et forfalsket konnossement. Tolkningen deres bar også preg av å sammenholde seg med den engelske dommen, da deres syn også var at ”*that bill of lading*” som det henvises til i deres vilkår, ikke kan være ”*that bill of lading*”. Et forfalsket dokument, kan aldri bli det ekte dokumentet.

I slutfasen av oppgaven, ønsket jeg å belyse at det kan finnes alternativer som kan vanskeliggjøre forfalskning av konnossement, nemlig elektroniske konnossementer. Det finnes flere standarder for dette, men den mest kjente, er kanskje EDIFACT, som er utarbeidet av FN. Elektroniske dokumenter og elektronisk signatur er mer på vei inn og etter hvert, vil nok også dokumenter som konnossementer, mer og mer bli av elektronisk karakter.

## **Litteraturliste**

### **Lovregister:**

Gjeldsbrevloven	Lov om gjeldsbrev 17. februar 1939 nr 1
Kjøpsloven	Lov om kjøp 13. mai 1988 nr 2
Sjøloven	Lov om sjøfarten 20. juli 1893 nr 1
Sjøloven	Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr 39
Konnossementloven	Lov av 4. februar 1938 nr 2 om gjennomføring av den internasjonale konvensjonen om konnossementer av 24. august 1924

### **Konvensjoner:**

Haag-reglene

Haag-Visby-reglene

Hamburg-reglene

Rotterdam-reglene

### **Forarbeider:**

NOU 1993:36

Ot.prp 23 / 1937

NUT 1935:1

**Domsregister:**

RT 1926 side 232

RT 1928 side 885

ND 1957 side 91

ND 1954 side 373

U.f.R 1972 side 849

Dampskibsselskapet af 1912 a/s V Motis Exports ltd Court of appeal 21 December 1999

HR-2011-01797-A

**Litteratur:**

Erling Selvig ”Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland” 1974,  
Universitetsforlaget.

Gunilla Holmberg ”Bill of Lading Fraud” 1990, skrifter utgivna av Axel Ax:son  
Johnsons instutur för sjörätt och annan transporträtt.

Irene Utgård ”Sjøfraktbrev” Marius 223 1996, Nordisk institutt for sjørett.

Jesper Dyre Jespersen, Birger A. Wom ”Skipsføreren og befordring af gods og  
passagerer” 1. udgave 1997, Sjøfartsstyrelsen.

Julian Cooke, Timothy Young, Andrew Taylor med flere ”Voyage Charters” third  
edition 2007, Lloyd’s Shipping Law Library.

Kåre Lilleholt ”Knophs oversikt over Norges rett” 12. utgave 2004,  
Universitetsforlaget.

Paul Todd ”Maritime Fraud and Piracy” second edition 2010, Lloyd’s List.

Per Gram ”Fraktavtaler og deres tolkning” 3. utgave 1967, Johan Grundt Tanum Forlag.

Thor Falkanger og Aage Thor Falkanger "Tingsrett" 6. utgave 2006.  
Universitetsforlaget.

Thor Falkanger, Hans Jacob Bull "Innføring i sjørett" 6. utgave 2004 Sjørettsfondet.

Thor Falkanger, Hans Jacob Bull "Sjørett" 7. utgave 2010, Sjørettsfondet.

Viggo Hagstrøm "Obligasjonsrett" 2009, Universitetsforlaget.

**Nettsider:**

<http://www.iccnorge.no>

<http://www.icc.se/tradefinance/remburs>

<http://img7.custompublish.com/getfile.php/3201.177/hefte1.pdf?return=www.norstella.no>

<http://no.wikipedia.org/wiki/Incoterms>

[www.retsdata.no](http://www.retsdata.no)

<http://www.malaysiaexports.com/inex15.2.bill.of.lading.htm>

<http://www.edibasics.co.uk/edi-resources/document-standards/EDIFACT.htm>

<http://snl.no/ihendehavergjeldsbrev>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterms>

<http://jusinfo.no/index.php?site=default/721/1699/1716/1718>

<http://snl.no/godtroerverv>

<http://jusinfo.no/index.php?site=default/721/1699/1716/1718>

[http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our\\_services/general\\_business  
\\_terms/bill\\_of\\_lading\\_clauses](http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/general_business_terms/bill_of_lading_clauses)

<http://www.harduensak.no/jusleksikon/P&I-forsikring>

<http://home.online.no/~stril/Protection.html>

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2002/nou-2002-15/8.html?id=145637>

<http://www.iccwbo.org/Incoterms/index.html?id=40772>,

<http://no.wikipedia.org/wiki/Incoterms>

[http://en.wikipedia.org/wiki/Free\\_on\\_Board](http://en.wikipedia.org/wiki/Free_on_Board)

[http://www.toll.no/templates\\_TAD/CircularLetter.aspx?id=218929&epslanguage=nn-NO](http://www.toll.no/templates_TAD/CircularLetter.aspx?id=218929&epslanguage=nn-NO)

<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72486/Bills%20of%20lading%20March%202011.pdf>

<http://www.shipinspection.eu/>

<http://www.unece.org/trade/untdid/welcome.htm>

<http://www.icc.se/tradefinance/remburs>

<http://www.jusinfo.no/index.php?site=default/721/1646/1666/1668>

Sjølovkomiteens nettside: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/index.html>

Dokumenter:

*”Generelle motiver”*

*”Konnossementets verdipapirvirkninger”*

*”Konvensjonshistorikk”*

*”Notat negotiable dokumenter”*

*”Sjøloven kapittel 13”*

**Annet:**

Anita Rian Lykken “Godtroererverv – Hva skal til for å erverve i god tro?” Artikkel  
Fosna-Folket 2006:

<http://www.advokatlykken.no/dokumenter/Godtro-erverv.%20Hva%20kreves..pdf>

Björn Svensson ”Electronic Bill of Lading” 2010:

<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1768559&fileId=1786435>

Gard

Norstella

Husayuki Tsukuma ”Secure electronics bills og lading: Blind counts and digital  
signatures” (2010)”.

Julie Wangensteen Lien ”Utleveringsansvaret i Rotterdam-reglene”. Spesialoppgave,  
Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo. DUO 2009.

Linn Bendriksen ”Er konnossementets tid forbi?”. Spesialoppgave. Det juridiske  
fakultet, Universitetet i Oslo. DUO 2003.

Pål Neverdal ”Utleveringsansvaret”. Spesialoppgave, Det juridiske fakultet,  
Universitetet i Oslo. DUO 2005.

## **8 Lister over tabeller og figurer m v**

Dampskibsselskapet af 1912 a/s V Motis Exports ltd Court of appeal 21  
December 1999

8.1 DAMPSKIBSSELSKAPET AF 1912 A/S V MOTIS WXPORTS LTD  
COURT OF APPEAL 21 DECEMBER 1999

**Motis** Exports Ltd v Dampskibsselskabet AF 1912 A/S (No.1)

Also known as:

Dampskibsselskabet AF 1912 A/S v **Motis** Exports Ltd

(CA) Court of Appeal

21 December 1999

Where Reported

[2000] 1 All E.R. (Comm) 91

[\[2000\] 1 Lloyd's Rep. 211](#)

[2000] C.L.C. 515

(2000) 97(3) L.S.G. 37

Times, January 26, 2000

[1999 WL 1142619](#)

Summary

Subject: Shipping

Keywords: Bills of lading; Carriage by sea; Carriers liabilities; Exclusion clauses;  
Misdelivery

Catchphrases: bills of lading; exclusion clause; carriers liability; misdelivery of  
goods due to presentation of forged bill of lading did not fall under ambit of carrier's  
exclusion clause.



Abstract: D, a carrier of goods, appealed against a finding that its exclusion clause, which provided that it would not be liable for "loss or damage, occurring before loading and after discharge, however caused", did not exempt it from liability to M, the owner of the goods. The goods were lost as a result of the presentation of forged bills of lading to D, who contended that the judge below had erred in concluding that the issue was a misdelivery because the loss in question constituted theft and M's exclusion clause under s. 5(3)(b) of the bill of lading covered such loss by theft.

Summary: Held, dismissing the appeal, that the judge had correctly concluded that M's loss amounted to misdelivery and that misdelivery did not fall within the scope of the carrier's exclusion clause. D had a contractual duty to ensure that the goods were delivered after the presentation of the original bill of lading, therefore, in the eyes of the law, a fraudulent bill of lading was a worthless piece of paper. D was therefore liable to the owners for the loss of the goods as a result of the misdelivery.

Judge: Stuart-Smith, L.J.; Mance, L.J.; Mummery, L.J.

Counsel: For ME: Nigel Meeson. For D: Graham Dunning

Solicitor: For ME: Lewis Moore & Co. For D: Stephenson Harwood

#### Legislation Cited

Carriage of Goods by Sea Act 1971

[Theft Act 1968 s. 1](#)

[Theft Act 1968 s. 15](#)

Unfair Contracts Act 1977 s. 26

#### History of the Case

#### Direct History

[Motis Exports Ltd v Dampskibsselskabet AF 1912 A/S \(No.1\), \[1999\] 1 All E.R. \(Comm\) 571; \[1999\] 1 Lloyd's Rep. 837; \[1999\] C.L.C. 914; Times, March 31, 1999 \(QBD \(Comm Ct\)\)](#)

Affirmed by

-->[Motis Exports Ltd v Dampskibsselskabet AF 1912 A/S \(No.1\), \[2000\] 1 All E.R. \(Comm\) 91; \[2000\] 1 Lloyd's Rep. 211; \[2000\] C.L.C. 515; \(2000\) 97\(3\) L.S.G. 37; Times, January 26, 2000 ; 1999 WL 1142619 \(CA\)](#)

#### Citations to the Case

Considered by

Center Optical (Hong Kong) Ltd v Jardine Transport Services (China) Ltd, [2001] 2 Lloyd's Rep. 678 (CFI (HK))

#### Case Comments

Bills of lading; Carriers liabilities; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery.

L.M.C.L.Q. 2002, 1(Feb), 87-88

Bills of lading; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery. Misdelivery: a fundamental breach? L.M.C.L.Q. 2000, 4(Nov), 455-458

Bills of lading; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery. Carriage of goods by sea - goods lost by presentation of forged bills of lading. C.L.L. Rev. 2000, 3(Sep), 225-226

Bills of lading; Delivery. To deliver or not to deliver, Mr Hobson. Bus. L.R. 2000, 21(8/9), 194-195

Bills of lading; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery. Forged bills and exclusion clauses. S. & T.L.I. 2000, 2(1), 12-13

Bills of lading; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery. Contract of carriage - bill of lading - obligation to deliver to holder of bill of lading. Int. M.L. 2000, 7(1), 21-22

Bills of lading; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery. Beware the fraudulent bill. P & I Int. 2000, 14(4), 81-82

Bills of lading; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery. Forged bills of lading - shipowner's liability for conversion - whether exclusion clause could be... S.L. Rev. 2000, 30(Sum), 58

Bills of lading; Exclusion clauses; Forgery; Misdelivery. The key to the floating warehouse. Fairplay 2000, 338(6054), 21

END OF DOCUMENT

Copr. (c) West 2002 No Claim to Orig. Govt. Works

(Cite as: [2000] 1 Lloyd's Rep. 211, \*211)

**FOR EDUCATIONAL USE ONLY**

**\*211** Motis Exports Ltd. v. Dampskibsselskabet AF 1912 Aktieselskab and  
Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg

Court of Appeal

CA

Nov. 29; Dec. 21, 1999

Before Lord Justice Stuart-Smith, Lord Justice Mummery and Lord Justice Mance

Bill of lading -Forged bills - Misdelivery - Plaintiffs' goods carried on defendants' vessel to West Africa - Defendants exempted by clause in bill of lading from liability for goods after discharge - Forged bills used to obtain delivery - Whether defendants liable.

The plaintiff was the shipper of various consignments of goods under a number of Maersk Line bills of lading at ports in China and Hong Kong in July and August, 1996 and January, 1997. The bills stated that consignees were to order and provided inter alia:

## **5. CARRIER'S RESPONSIBILITY**

. . .3. *Carriage to and from Countries other than the USA*

. . .(b) Where the carriage called for commences at the port of loading and/or finishes at the port of discharge, the Carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage to the goods while in its actual or constructive possession before loading or after discharge over ship's rail, or if applicable, on the ship's ramp, however caused. The goods were carried to Cotonou and Abidjan in West Africa on the vessels owned or operated by the two defendants who together ran a liner service under the name of Maersk Line.

The issue for decision was whether the defendants were liable for the loss of the goods after discharge from their vessel, where the cause of the loss was the use of forged bills of lading to obtain delivery orders in respect of and thus delivery of the goods at the discharge ports.

In par. 7 of their defence the defendants stated:

7. If (which is not admitted) the goods were lost to the plaintiffs, the losses occurred some time after the goods had been passed over the ship's rails at the port(s) of discharge when they were delivered against the . . .delivery orders as a result of the criminal deception and fraud practised upon the defendants' agents. In the premise the goods having been lost by such deception and/or theft, by virtue of clause 5.3.b. of the Bills of Lading the defendants are under no liability whatsoever in respect of such loss of the goods.

Held, by Q.B. (Com. Ct.) (RIX, J.), that

(1) it was the essence of a bill of lading contract that a shipowner was both entitled and bound to deliver the goods against production of an original bill of lading providing he had no notice of any other claim or better title to the goods;

(2) a true owner could not in the absence of some special arrangement oblige a shipowner to deliver goods to him without presenting his bill of lading; either he must have agreed in his contract with the shipowner that an indemnity would suffice or he had to persuade the shipowner to deliver against an indemnity or he had to seek the assistance of the Court; in practice, a suitable indemnity would be likely to satisfy the shipowner, all the more so where the owner of the goods had a reasonable explanation for the absence of his bill of lading;

- (3) a shipowner was not free to release goods on the basis of a forged bill of lading but might be able to claim an indemnity;
- (4) if a shipowner was entitled to deliver goods against a forged bill of lading, then the integrity of the bill as the key to a floating warehouse would be lost; moreover as between shipowner and true goods' owner, it was the shipowner who controlled the form, signature and issue of his bills; if one of two innocent people had to suffer for the fraud of the third, it was better that the loss fell on the shipowner, whose responsibility it was both to look to the integrity of his bills and to care for the cargo in his possession and to deliver it aright, rather than on the true goods' owner, who held a valid bill and expected to receive his goods in return for it;
- (5) it was no defence to a shipowner or the defendants in this case, innocently to be deceived by production of a forged bill of lading into release of cargo; when the proper bill of lading was produced he had no defence;
- (6) the delivery of goods to persons who presented a forged bill of lading or the provision of a delivery order to persons who presented a forged bill of lading was an intentional act inconsistent with the true owner's rights albeit done in ignorance of them and without intending to challenge them; and was a conversion;
- (7) misdelivery was something different from loss by theft; if a bailee misdelivered the goods he had intentionally parted with them and might be liable in conversion despite any ignorance of the fraud that had been practised on him or the fact that the goods belonged to someone else;
- (8) cl. 5.3.b was not a cesser clause; it rather stated that there should be no liability whatever after discharge for "any loss or damage to the goods while in its actual or constructive possession"; there was no reason why a natural reading of this language should regard it as including the misdelivery of the goods by the defendants out of the possession whether such mis-delivery lay in the absence of any bill of lading or in the absence of an original or genuine bill of lading; if that alternative were a possible reading, it was not one which should lightly be adopted against the background of the fundamental importance of the shipowners' promise to deliver up only against an original bill of lading; if that was what the defendants had intended to provide, they could easily have done so;
- \*212** (9) the answer to the first preliminary issue as to whether the defendants had a

defence was No; the second preliminary issue did not arise.

The defendants appealed the issue for decision being whether the defendants were liable for the loss of the goods after discharge from their vessels where the cause of that loss was the use of forged bills of lading to obtain delivery orders in respect of and thus delivery of, the goods at the discharge port.

Held, by C.A. (STUART-SMITH, MUMMERY and MANCE, L.JJ.), that

(1) the natural subject matter of cl. 5(3)(b) consisted in loss or damage caused to the goods while in the carrier's custody but not deliberate delivery up of the goods, whether without any bill of lading or against a forged and therefore null document believed to be a bill of lading; there was no dispute that an appropriately worded clause could achieve the result for which the shipowner contended; but this clause was not sufficiently clear (*see* p. 217, cols. 1 and 2);

(2) the learned Judge was right to characterize what occurred as a misdelivery; a forged bill of lading was in the eyes of the law a nullity; it was simply a piece of paper with writing on it, which had no effect whatever; that being so, the delivery order which was tantamount to the delivery of the goods was not in exchange for the original bill but for a worthless piece of paper; cl. 5(3)(b) was not apt on its natural meaning to cover delivery by the carrier or his agent, albeit delivery was obtained by fraud; and even if the language was apt to cover such a case, it was not a construction which should be adopted, involving as it did excuse from performing an obligation of such fundamental importance; the appeal would be dismissed (*see* p. 216, cols. 1 and 2; p. 217, col. 2).

The following cases were referred to in the judgments of Lord Justice Stuart-Smith and Lord Justice Mance:

Barclays Bank Ltd. v. Commissioners of Customs and Excise, [1963] 1 Lloyd's Rep. 81;

Carlsberg v. Wemyss, 1915 S.C. 616;

[Chartered Bank of India Australia and China v. British Steam Navigation Co. Ltd., \(P.C.\) \[1909\] A.C. 369;](#)

[DPP v. Gomez, \(H.L.\) \[1993\] A.C. 442;](#)

[Dobson v. General Accident Fire & Life Assurance Corporation plc., \[1990\] 1 Q.B.](#)

[274;](#)

Glyn Mills Currie & Co. v. East and West India Dock Co., (H.L.) (1882) 7 App. Cas. 591;

[Glynn v. Margetson & Co., \(H.L.\) \[1883\] A.C. 351;](#)

Houda, The (C.A.) [1994] 2 Lloyd's Rep. 541;

Ines, The [1995] 2 Lloyd's Rep. 144;

[Lawrence v. Metropolitan Police Commissioner, \(H.L.\) \[1972\] A.C. 626;](#)

[Photo Productions Ltd. v. Securicor Transport Ltd., \(H.L.\) \[1980\] 1 Lloyd's Rep.](#)

[545; \[1980\] A.C. 827;](#)

Stettin, The (1889) 14 P.D. 142;

[Suisse Atlantique Société d'Armement Maritime S.A. v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale, \(H.L.\) \[1966\] 1 Lloyd's Rep. 529; \[1967\] 1 A.C. 361;](#)

[Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co. Ltd., \(P.C.\) \[1959\] 2 Lloyd's Rep. 114; \[1959\] A.C. 576.](#)

This was an appeal by the defendants Dampskibsselskabet AF 1912 Aktieselskab and Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg, from the judgment of Mr. Justice Rix ([1999] 1 Lloyd's Rep. 837) given in favour of the plaintiffs, Motis Exports Ltd. and holding in effect that there was a misdelivery where goods were delivered by means of a delivery order which had been obtained under a forged bill of lading.

## **Representation**

Mr. Graham Dunning (instructed by Messrs. Stephenson Harwood) for the defendants; Mr. Nigel Meeson (instructed by Messrs. Lewis Moore & Co.) for the plaintiffs.

The further facts are stated in the judgment of Lord Justice Stuart-Smith.

Judgment was reserved.

Tuesday Dec. 21, 1999

## **JUDGMENT**

Lord Justice STUART-SMITH:

1. This is an appeal against an order of Mr. Justice Rix made on Mar. 1, 1999 on giving judgment on the trial of two preliminary issues in this action. The appeal is brought pursuant to leave granted by the learned Judge. Mr. Justice Rix's decision is reported in [1999] 1 Lloyd's Rep. 837; references in this judgment will relate to that report.

2. The plaintiffs claim to have been the owners of goods shipped in containers under seven bills of lading. The goods were shipped in the Far East for delivery by liner service at the ports of Cotonou and Abidjan in West Africa. The goods were shipped on vessels owned or operated by the defendants, Danish companies, who together run a liner service under the name of "Maersk Line".

3. The case raises the question whether the defendants were liable for the loss of the goods after discharge from their vessels, where the cause of that loss is the use of forged bills of lading to obtain delivery orders in respect of, and thus delivery of, the goods at the discharge port.

**\*213** 4. Before Mr. Justice Rix the defendants contended that there was no breach of contract or conversion of the goods in the assumed circumstances; in the alternative they relied upon an exclusion clause which provided as follows:

## **5 CARRIER'S RESPONSIBILITY**

*. . . 3. Carriage to and from Countries other than USA . . .*

(b) Where the carriage called for commences at the port of loading and/or finishes at the port of discharge, the Carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage to the goods while in its actual or constructive possession before loading or after discharge over ship's rail, or if applicable, on the ship's ramp, however caused.

5. For the purpose of the preliminary issue the presumed facts are that circumstances of the loss of the goods were that a person or persons ostensibly acting on behalf of the notify parties presented to the defendants' agents, with the intent to deceive them and to steal the goods, what purported to be genuine but were in fact forged bills of lading, endorsed either in blank or to the notify party. Upon such presentation, delivery orders were reasonably issued, since the facts that the bills presented were



not genuine was neither known nor reasonably apparent. The defendants and their agents were thereby deceived and the goods subsequently obtained by theft and/or deception. Reliance is then placed on cl. 5.3.b.

Paragraph 7 of the defence reads as follows:

7. If (which is not admitted) the goods were lost to the plaintiffs, the losses occurred some time after the goods had been passed over the ship's rail at the port(s) of discharge when they were delivered against the aforesaid delivery orders as a result of the criminal deception and fraud practised upon the defendants' agents. In the premises, the goods having been lost by such deception and/or theft, by virtue of clause 5.3.b of the Bills of Lading the defendants are under no liability whatsoever in respect of such loss of the goods.

The Judge considered that the second preliminary issue did not arise. This was not in dispute in the Court below. Although in his skeleton argument Mr. Dunning raised the point again, it was not pursued in argument.

6. Mr. Justice Rix held, in relation to the defendants' wider contention, that delivery without negligence against forged bills of lading as a result of deception practised on the defendants, afforded no defence against a claim by the holder of the bills either on the contract or in conversion. There is no appeal on this part of his decision. The appeal has been confined to the alternative ground, namely that cl. 5.3.(b) excludes liability for the loss.

7. The Judge gave two reasons for rejecting this contention. He said at p. 847:

I do not see why a natural reading of this language should regard it as including the misdelivery of the goods by the defendants out of their possession, whether such misdelivery lie in the absence of any bill of lading or in the absence of an original or genuine bill of lading. If that alternative were a possible reading, it is not one which should lightly be adopted against the background of the fundamental importance of the shipowner's promise to deliver up only against an original bill of lading. If that was what the defendants had intended to provide, they could so easily have done so.

8. Mr. Dunning's principal submission is that the Judge was wrong to categorize what happened as misdelivery rather than theft, and that if it is categorized as theft cl. 5.3(b) is apt to exclude liability. He advanced five propositions in support of this submission.

9. First, as a matter of English criminal law, goods obtained in the assumed circumstances amounts to theft contrary to [s. 1 of the Theft Act, 1968](#), although it might also constitute the offence of obtaining by deception contrary to [s. 15](#) of the Act. That that is so is no doubt correct (see the cases of [Lawrence v. Metropolitan Police Commissioner, \[1972\] A.C. 626](#); [DPP v. Gomez, \[1993\] A.C. 442](#)). But it is not easy to see the relevance of this proposition. Clause 5.3(b) does not specifically exclude liability for theft. In this respect it differs from the case of [Dobson v. General Accident Fire & Life Assurance Corporation plc., \[1990\] 1 Q.B. 274](#).

In that case the policy covered the contents of the plaintiff's house against "loss or damage caused by theft". The plaintiff was persuaded to part with a watch and ring in exchange for a cheque which had been stolen. Applying the principle in [Lawrence](#) the Court of Appeal held that the loss was within the policy.

10. Secondly, the words "however caused" are very wide and, submits Mr. Dunning, are wide enough to cover loss caused by theft or obtaining by deception. They are certainly wide words and indeed, as Mr. Dunning accepted, are wide enough to cover loss caused by the defendants' negligence. Although, therefore, the preliminary issue is predicated on the basis that there was no negligence in failing to detect the forgery, it seems to me to be clear that if the appellants' contention is correct, it is immaterial that they were negligent or not. This is not necessarily fatal; but it is at least somewhat surprising, and seemed to surprise Mr. Dunning, *\*214* and may support the view that the natural meaning of the clause was not intended to cover the circumstances which arose.

11. In this context Mr. Dunning sought to rely on a dictum of Mr. Justice Clarke in *The Ines*, [1995] 2 Lloyd's Rep. 144. In that case the cargo was misdelivered without any bill of lading being presented. There was no forgery. There was a cesser of liability clause which provided that "Goods in the custody of the carrier or his agent. . .after discharge. . .are in such custody at the sole risk of the owner of the goods and thus the carrier has no responsibility whatsoever for goods. . .subsequent to discharge from the ocean vessel". At p. 153 Mr. Justice Clarke said:

In the context in which the word "whatsoever" is used in cl. 3 it does not seem to me to be apt to cover misdelivery. As I have already said, the clause seems to me to be concerned with the case where the goods are lost or damaged, and may include the

case where they are stolen, but does not include delivery without production of an original bill of lading.

12. In my judgment, however, Mr. Justice Rix was right when he said that in this passage Mr. Justice Clarke was considering the ordinary case of theft where the goods are taken without the consent of the owner or bailee; he was not suggesting that the clause was apt to cover misdelivery, even if obtained by fraud. The dichotomy is between a delivery with consent of the bailee and a taking without his consent.

13. Mr. Dunning's third point is that to construe the clause in such a way that it does not cover loss caused by theft or obtaining by deception is tantamount to constituting the shipowner insurer. This he submits is contrary to principle. Of course there is a difference between contracts of carriage and contracts of insurance. But the former involve the allocation of risk between the parties. In any event I do not agree with this proposition. As I have sought to show, I think that theft by taking without the bailee's consent would be covered by the clause, as would loss or damage by fire, flood or other perils. Mr. Dunning also submitted that the holder of the bill of lading could insure the goods against loss caused in these circumstances. Again that may be so; but it seems to me to be irrelevant. The Courts do not as a rule have regard to questions of insurance in determining the rights of parties to a contract, unless the contract expressly requires one or other of the parties to insure against a particular risk.

14. Mr. Dunning submitted that Parliament, by enacting the Carriage of Goods by Sea Act, 1924, incorporating the Hague-Visby Rules, had confined the period during which freedom of contract was restricted to that between loading and discharge. Article VII permits the carrier to exempt or limit liability for loss of damage to goods in his custody prior to loading and after discharge from the ship. Nor is the position affected by the Unfair Contracts Act, 1977 (see s. 26). But the fact that the carrier can exempt his liability does not assist in the construction of the particular clause.

15. Mr. Dunning's fifth submission is that there is nothing in the decided authorities that precludes the construction for which he argues. It is certainly true that none of the cases deal with misdelivery as a result of a forged bill of lading; but in any event the language of the various cesser of liability or exemption clauses vary. In [Chartered](#)

[Bank of India Australia and China v. British Steam Navigation Co. Ltd., \[1909\] A.C.](#)

[369](#) goods were shipped on board the defendant's ship to be carried to Penang and delivered there to order or assigns under bills of lading which contained the condition that "in all cases and under all circumstances the liability of the company shall absolutely cease when the goods are free of the ship's tackle, and thereupon the goods shall be at the risk for all purposes and in every respect of the shipper or consignee". The goods were delivered to landing agents appointed by the defendants, and had been discharged into lighters, but by fraud in which the landing agents participated, never reached the consignees. It was held that although there had been no delivery under the bills of lading, yet the provision as to cesser of the defendant's liability directly the goods were free of the ship's tackle was perfectly clear. Lord Macnaughten, who delivered the advice of the Board, said at p. 375:

Now it may be conceded that the goods in question were not delivered according to the exigency of the bills of lading by being placed in the hands of the landing agents, and it may be admitted that bills of lading cannot be said to be spent or exhausted until the goods covered by them are placed under the absolute dominion and control of the consignees. But their Lordships cannot think that there is any ambiguity in the clause providing for cesser of liability. It seems to be perfectly clear. There is no reason why it should not be held operative and effectual in the present case.

16. In [Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co. Ltd., \[1959\] 2 Lloyd's Rep.](#)

[114; \[1959\] A.C. 576](#) the respondent manufacturer shipped from England to Singapore bicycle parts under a bill of lading requiring the goods to be delivered "unto order or his or their assigns", and which provided that "the responsibility of the carrier. . .shall be deemed. . .to cease absolutely after the goods are discharged" from the ship. After discharge the carrier's agent released the goods to the consignee \*215 against a written indemnity from the latter's bank in favour of the carrier, but without production of the bill of lading. The consignee never paid. The respondents sued the carrier for breach of contract and conversion. The carrier brought in the appellant bank as third parties, and they admitted liability to indemnify the carriers. It was held that the exemption clause did not protect the carriers. Lord Denning, who gave the judgment of the Board, said at p. 120, col. 1; p. 586:

It is perfectly clear law that a shipowner who delivers without production of the bill

of lading does so at his peril. The contract is to deliver, on production of the bill of lading, to the person entitled under the bill of lading. In this case it was "unto order or his or their assigns," that is to say, to the order of the Rambler Cycle Company, if they had not assigned the bill of lading, or to their assigns, if they had. The shipping company did not deliver the goods to any such person. They are therefore liable for breach of contract unless there is some term in the bill of lading protecting them. And they delivered the goods, without production of the bill of lading, to a person who was not entitled to receive them. They are therefore liable in conversion unless likewise so protected.

After setting out the exemption clause, he said:

The exemption, on the face of it, could hardly be more comprehensive, and it is contended that it is wide enough to absolve the shipping company from responsibility for the act of which the Rambler Cycle Company complains, that is to say, the delivery of the goods to a person who, to their knowledge, was not entitled to receive them. If the exemption clause upon its true construction absolved the shipping company from an act such as that, it seems that by parity of reasoning they would have been absolved if they had given the goods away to some passer-by or had burnt them or thrown them into the sea. If it had been suggested to the parties that the condition exempted the shipping company in such a case, they would both have said: "Of course not." There is, therefore, an implied limitation on the clause, which cuts down the extreme width of it; and, as a matter of construction, their Lordships decline to attribute to it the unreasonable effect contended for.

But their Lordships go further. If such an extreme width were given to the exemption clause, it would run counter to the main object and intent of the contract. For the contract, as it seems to their Lordships, has, as one of its main objects, the proper delivery of the goods by the shipping company, "unto order or his or their assigns," against production of the bill of lading. It would defeat this object entirely if the shipping company was at liberty, at its own will and pleasure, to deliver the goods to somebody else, to someone not entitled at all, without being liable for the consequences. The clause must therefore be limited and modified to the extent necessary to enable effect to be given to the main object and intent of the contract: see [Glynn v. Margetson & Co.](#); *G. H. Renton & Co. Ltd. v. Palmyra Trading*

Corporation of Panama.

To what extent is it necessary to limit or modify the clause? It must at least be modified so as not to permit the shipping company deliberately to disregard its obligations as to delivery. For that is what has happened here. The shipping company's agents in Singapore acknowledged: "We are doing something we know we should not do." Yet they did it. And they did it as agents in such circumstances that their acts were the acts of the shipping company itself.

They were so placed that their state of mind can properly be regarded as the state of mind of the shipping company itself. And they deliberately disregarded one of the prime obligations of the contract. No Court can allow so fundamental a breach to pass unnoticed under the cloak of a general exemption clause: see *The Cap Palos*.

17. Mr. Dunning points out that in that case the agents knew that they were effecting delivery to someone who was not entitled to them, whereas in the present case the defendants did not know that. But as I have pointed out, if Mr. Dunning is right, the clause would appear to be wide enough to exempt liability whether or not the defendant knew this, or were negligent. Mr. Dunning also submits that Lord Denning's reference to fundamental breach cannot now stand in the light of the authorities of [Suisse Atlantique Société d'Armement Maritime S.A. v. N. V. Rotterdamsche Kolen Centrale](#), [1966] 1 Lloyd's Rep. 529; [1967] 1 A.C. 361 and [Photo Productions Ltd. v. Securicor Transport Ltd.](#), [1980] 1 Lloyd's Rep. 545; [1980] A.C. 827. But these decisions do not affect the reasoning based on [Glynn v. Margetson and Co.](#), [1893] A.C. 351. In that case the bill of lading under which oranges were shipped from Malaga to Liverpool had a wide deviation clause; the ship diverted very substantially from the direct route to Liverpool with the result that the oranges had been damaged by the delay. Lord Herschell, L.C. at p. 355 said: My Lords, the main object and intent, as I have said, of this charterparty is the carriage of oranges from Malaga to Liverpool. That is the matter with which the shipper is concerned; and it seems to me that it would be to defeat what is the manifest object and intention of such a contract to hold that it was entered into with a \*216 power to the shipowner to proceed anywhere that he pleased, to trade in any manner that he pleased, and to arrive at the port at which the oranges were to be delivered when he pleased. Then is there any rule which compels the construction

contended for? I think there is not. Where general words are used in a printed form which are obviously intended to apply, so far as they are applicable, to the circumstances of a particular contract, which particular contract is to be embodied in or introduced into that printed form, I think you are justified in looking at the main object and intent of the contract and in limiting the general words used, having in view that object and intent. Therefore, it seems to me that the construction contended for would be an unreasonable one, and there is no difficulty in construing this clause to apply to a liberty in the performance of the stipulated voyage to call at a particular port or ports in the course of the voyage.

18. In his reply Mr. Dunning submitted that the object of the contract was the carriage of goods by sea from the Far East to West African ports and not the delivery of goods against production of the original bill of lading. The express language of the bill of lading does not in terms make delivery conditional on production of the original bill of lading. The relevant wording appears to be:

. . .for delivery unto Consignee mentioned herein or to his or their assigns where the Carrier's responsibilities shall in all cases and in all circumstances whatsoever finally cease. . .IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed, one of which being accomplished the other(s) to be void.

19. But it has been established for well over a century that under a bill of lading contract a shipowner is both entitled and bound to deliver the goods against production of an original bill of lading, provided he has no notice of any other claim or better title to the goods (see *Glyn Mills Currie & Co. v. East and West India Dock Co.*, (1882) 7 App. Cas. 591, *The Stettin*, (1889) 14 P.D. 142, *Carlsberg v. Wemyss*, 1915 S.C. 616 at p. 624, [Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co. Ltd.](#), [1959] 2 Lloyd's Rep. 114; [1959] A.C. 576 and particularly the passage I have cited at p. 120, col. 1; p. 586, *Barclays Bank Ltd. v. Commissioners of Customs and Excise*, [1963] 1 Lloyd's Rep. 81 and *The Houda*, [1994] 2 Lloyd's Rep. 541, particularly at pp. 550, 552-553 and 556). It seems probable that the importance of this obligation stems from the negotiable nature of the bill of lading.

20. In my judgment Mr. Justice Rix was correct to characterize what occurred as misdelivery. A forged bill of lading is in the eyes of the law a nullity; it is simply a piece of paper with writing on it, which has no effect whatever. That being so

delivery of the goods, or in this case the delivery order which was tantamount to the delivery of the goods, was not in exchange for the original bill of lading but for a worthless piece of paper. No doubt so far as the owner of the goods is concerned there is little difference between theft of the goods by taking them without consent of the bailee and delivery with his consent where the consent is obtained by fraud. Mr. Dunning, adopting the colourful phrase sometimes used of a bill of lading, that it is the key to the floating warehouse, or in this case the container yard, said that it made no difference whether the thief used a duplicate key to break in and steal or a forged metaphorical key. But one cannot take the metaphor too far. In my judgment cl. 5(3)(b) is not apt on its natural meaning to cover delivery by the carrier or his agent, albeit the delivery was obtained by fraud. I also agree with the Judge that even if the language was apt to cover such a case, it is not a construction which should be adopted, involving as it does excuse from performing an obligation of such fundamental importance. As a matter of construction the Courts lean against such a result if adequate content can be given to the clause. In my view it can, as I have indicated in par. 13; it is wide enough also to cover loss caused by negligence, provided the loss is of the appropriate kind.

21. I would dismiss the appeal.

Lord Justice MUMMERY:

I have had the advantage of reading the draft judgment of Lord Justice Stuart-Smith and agree with it. I also agree with the additional comments made by Lord Justice Mance.

Lord Justice MANCE:

1. I agree with the reasoning and conclusion of Lord Justice Stuart-Smith and add only a few observations of my own in deference to the arguments which have been presented in a contrary sense.
2. Clause 5 containing the exclusion upon which Maersk Line rely begins with these words:



The Carrier undertakes responsibility from the place of receipt if named herein or from the port of loading to the port of discharge or the place of delivery if named herein as follows: . . .

The relevant bills of lading identified the port of discharge as Abidjan and included the acronym "CY/CY", indicating that the containers were to be delivered from container yard to container yard. Maersk Line's responsibilities related firstly to the custody of the containers while in their or their agents' possession and secondly to the delivery up of the containers in Abidjan at the container yard against presentation of the relevant bills of lading.

**\*217** 3. Lord Justice Stuart-Smith in par. 19 of his judgment cites the authorities relating to the latter responsibility. Under the present bills of lading, this responsibility appears to me to be encapsulated or at least reflected in the words on their face stating the goods, packages or containers to have been shipped - . . .for carriage from the port of loading or place of receipt if mentioned herein on a voyage as described and agreed by this Bill of Lading and discharge at the port of discharge named herein or deliver [sic] at the place of delivery if mentioned herein, such carriage, discharge or delivery being always subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties hereinafter agreed in like good order and condition at the port of discharge or place of delivery if named as the case may be, for delivery unto the Consignee mentioned herein or to his or their assigns where the Carrier's responsibilities shall in all cases and in all circumstances whatsoever finally cease. . .IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed, one of which being accomplished the other(s) shall stand void. Delivery to "the Consignee mentioned herein or his or their assigns" contemplates transfer of the bill of lading and delivery to a transferee, as Lord Denning observed in [Sze Hai Tong](#) at p. 120, col. 1; p. 586. The "accomplishment" of one of the original bills whereupon any other(s) stand void contemplates delivery against its presentation.

4. The question before us is whether cl. 5(3)(b) affects the carrier's duty to deliver only against presentation of an original bill of lading. Looking at the matter as at the date when the present claimants presented the original bills which they held, Mr. Dunning submits that the prior misdelivery which had occurred against forged bills

of lading was no different in principle from any loss or damage in the carrier's custody after discharge. This submission has some force, looking at the position at that moment, when it is discovered that the goods are gone, having been abstracted by fraud. But it involves treating cl. 5(3)(b) as capable of embracing both the carrier's general duties to look after the goods during the carriage and its specific contractual duty to deliver the goods only against presentation of original bills of lading.

5. I agree with Mr. Justice Rix and Lord Justice Stuart-Smith that cl. 5(3)(b) is not apt to achieve this effect. The natural subject-matter of cl. 5(3)(b) consists in loss or damage caused to the goods while in the carrier's custody, but not deliberate delivery up of the goods, whether without any bill of lading or against a forged and therefore null document believed to be a bill of lading. There is no dispute that an appropriately worded clause could achieve the result for which the shipowner contends. But this clause is not sufficiently clear.

6. That conclusion appears to me to be underlined by the language of the clause itself, referring to -

. . . loss or damage to the goods while in its actual or constructive possession before loading or after discharge over ship's rail or, if applicable, on the ship's ramp, however caused.

The focus on the physical point at which responsibility ceases indicates a concern with responsibility for physical perils, whereas there is nothing to suggest that the draftsman intended to qualify the obligation to ensure delivery against an original bill of lading.

7. I also note cl. 22(3) in the bills, providing:

If the Merchant fails to take delivery of the Goods or part of them in accordance with this Bill of Lading, the Carrier may without notice unstow the Goods or that part thereof and/or store the Goods or that part thereof ashore, afloat, in the open or under cover. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon all liability whatsoever of the Carrier in respect of the Goods shall cease.

While it is unnecessary to express a definite view on the scope of this clause, its focus is at least the delivery obligation, in contrast with cl. 5(3)(b).

8. Looking at the matter more broadly, the issue is one of risk. A shipowner issues bills of lading to serve as the key to the goods, and ought usually to be well-placed to

recognize its own bills of lading. Despite doubts expressed in an article *Delivery against Forged Bills of Lading* by Mr. Paul Todd in [1999] L.M.C.L.Q. 449 at pp. 453-455, the bill of lading serves, as it seems to me, an important general role in representing and securing both title to and physical possession of goods; although skilled fraud may not be uncommon, the shipowners' construction of cl. 5(3)(b) of this bill of lading would appear to go to the extreme of protecting against any misdelivery, however negligent, and to undervalue the importance which both parties must be taken to have attached to the ship's obligation to deliver against presentation of original bills of lading.

(c) Lloyds of London Press Limited

[2000] 1 Lloyd's Rep. 211

END OF DOCUMENT

Copr. (c) West 2002 No Claim to Orig. Govt. Works

